

**UNIVERSIDAD DE PANAMA
VICERRECTORIA DE INVESTIGACIÓN Y POSGRADOS
MAESTRIA EN DESARROLLO DEL SECTOR MARITIMO CON ENFASIS EN
ADMINISTRACIÓN DE PUERTOS Y CANALES**



**ASPECTOS RELEVANTES DE LOS PRINCIPALES CONVENIOS
INTERNACIONALES DE SEGURIDAD MARITIMA Y SU INFLUENCIA EN EL
SECTOR MARITIMO PANAMEÑO**

POR

ABDIEL PALACIOS

DIRECTOR PONENTE

FERNANDO SOLORZANO

**TESIS PRESENTADA COMO UNO DE LOS REQUISITOS PARA OPTAR POR
EL GRADO DE MAESTRO EN DESARROLLO DEL SECTOR MARITIMO CON
ENFASIS EN ADMINISTRACION DE PUERTOS Y CANALES**

PANAMA

2016

AGRADECIMIENTO

A nuestro Dios Celestial por permitir el logro de una meta más en mi vida.

A nuestro Director el Profesor Fernando Solorzano por su atinada dirección, para culminar con éxito nuestro trabajo final.

A todas aquellas personas cuya orientación y apoyo permitieron que hoy culminara este proyecto de investigación.

DEDICATORIA

A mi hija Alessandra Isabel quién es el estímulo más grande para el logro de mis metas.

A mis queridos padres por su voz de aliento y apoyo constante que hoy cristalizan en el logro de un peldaño más en nuestro caminar.

A Denisse por su amor y comprensión, quien me acompañado y apoyado para ver realidad este sueño

INDICE GENERAL

SECCIÓN PRELIMINAR

RESUMEN	I
INTRODUCCIÓN	v
REVISIÓN DE LITERATURA	xiv
ASPECTOS METODOLÓGICOS	xv

CAPITULO I LA SEGURIDAD MARITIMA Y SU REGULACIÓN

A Concepto y origen de la seguridad marítima	2
B Principales Convenios internacionales	5
1 Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) ,1974	5
a Antecedentes	5
b Aspectos Relevantes	6
c Protocolo de 11 de noviembre de 1988	14
d Procedimiento de Enmiendas Tacitas	15
2 Convenio Internacional Sobre Lineas de Carga, 1966	20
a Antecedentes	20
b Aspectos Relevantes	21
3 Convenio Sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, 1972 (COLREG)	23

a	Antecedentes	23
b	Aspectos Relevantes	23
4	Convenio internacional sobre la Seguridad de los Contenedores, 1972 (CSC)	25
a	Antecedentes	25
b	Aspectos Relevantes	26
5	CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE NORMAS DE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR, 1978	30
a	Antecedentes	30
b	Aspectos Relevantes	31
b 1	El Código de Formación	36
6	CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE BUSQUEDA Y SALVAMENTO MARITIMOS, 1979	
a	Antecedentes	
b	Aspectos Relevantes	
b 1	Enmiendas de 1998	
7	CONVENIO CONSTITUTIVO DE LA ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE TELECOMUNICACIONES MARITIMAS POR SATÉLITE, 1976	36
a	Antecedentes	43
b	Aspectos Relevantes	44
b 1	Reestructuración de INMARSAT	45
8	CONVENIO INTERNACIONAL DE TORREMOLINOS PARA LA SEGURIDAD DE LOS BUQUES PESQUEROS, 1977	46

a	Antecedentes	46
b	Aspectos Relevantes	47
b 1	Protocolo de 1993	48
b 2	Conferencia de Ciudad del Cabo, Sudafrica	50

CAPITULO II RESPONSABILIDADES PARA LOS ESTADOS DERIVADAS DEL CUMPLIMIENTO DE LOS CONVENIOS INTERNACIONALES DE SEGURIDAD MARITIMA

A	Responsabilidades como Estado de Abanderamiento	53
1	Implantacion	53
2	Delegacion de autoridad	56
a	La IACS y las Sociedades de clasificacion	58
a 1	Introducción	58
a 2	Funciones	60
a 3	Las sociedades de clasificacion	64
a 4	Inspeccion y certificación de buques en nombre de las administraciones maritimas	66
3	Cumplimiento	67
a 1	Inspectores del Estado de abanderamiento	71
a 2	Investigacion de accidentes maritimos	74
a 3	Evaluacion y examen	76
B	Responsabilidades de Estado Rector de Puerto	76
1	Implantacion	76
2	Cumplimiento	77

3	Evaluacion y Examen	78
C	Responsabilidades de Estado Ribereño	79
1	Implantacion	79
2	Cumplimiento	79
3	Evaluacion y Examen	80

CAPITULO III LA SITUACIÓN PANAMEÑA CON RESPECTO A ESTOS CONVENIOS INTERNACIONALES Y SU INFLUENCIA EN EL COMERCIO MARITIMO PANAMEÑO

A	Normas que regulan el Sector Maritimo Panameño	82
B	Convenios Internacionales	83
C	Flota Mercante	88
D	Organizaciones reconocidas	90
E	Seguridad de la Navegacion	94
1	Inspecciones de seguridad maritima	94
2	Implementacion del Convenio Internacional Sobre Busqueda y Salvamento (SAR) de 1979	99
3	Mercancias peligrosas	101
4	Seguridad de Contenedores	102
5	Influencia del factor humano en la seguridad maritima	102
6	Seguridad de los buques pesqueros	103
F	Investigacion de siniestros maritimos	105
G	Proteccion maritima	107

CAPITULO IV EL COMPROMISO DE LA SEGURIDAD MARITIMA CON EL AMBIENTE Y LAS RESPONSABILIDADES PARA EL ESTADO PANAMEÑO

A	La OMI y la proteccion del Medio Marino	109
B	El Regimen Internacional de Indemnizacion por Derrames de Hidrocarburos (FIDAC)	112
1	Marco juridico)	112
2	Cobertura)	115
3	Financiamiento)	116
C	El Protocolo de Kioto y el Cambio Climatico	117
D	La OMI y su papel ante el Cambio Climatico	119
1	Exigencias del anexo VI del Convenio MARPOL	121
E	Responsabilidades y compromisos del Estado Panameño	130
	Conclusiones	135
	Recomendaciones	141
	Bibliografia	143

RESUMEN

El comercio marítimo ha sido históricamente la manera más fácil, conveniente y rentable de llevar a cabo el intercambio de bienes y manufacturas de toda índole entre los distintos países del orbe. Sin embargo, el mar como medio inclemente y peligroso, no ha sido fácil de conquistar y tanto en antaño como en hogaño sigue recordándonos su majestuosidad imponiendo cada día más, motivado por las relaciones comerciales cada día más crecientes, estándares de seguridad cada día mayores para la comunidad marítima internacional.

Los sucesos, accidentes e incidentes en el mar son lamentables de por sí, pero han dejado una gran enseñanza que con el pasar del tiempo, ha mejorado los niveles de seguridad y fortalecido los instrumentos internacionales sobre la materia. Indudablemente, la Organización Marítima Internacional (OMI) ha jugado un papel fundamental al convertirse en el foro donde los Estados dirimen, analizan, discuten y llegan a consenso sobre las diversas temáticas que aquejan el sector y con la ayuda y aporte valiosísimo de asociaciones internacionales especializadas en diversos tópicos del sector marítimo, permiten cada día elaborar normas mucho más completas y sobre todo, consonas con la realidad y facilitan además las normas necesarias para la adecuada interpretación y la correcta aplicación de las mismas a nivel internacional.

La administración marítima panameña, como registro número uno a nivel mundial, tiene una gran responsabilidad frente a sus usuarios o clientes de cumplir de

manera cabal con la mayoría de la normativa internacional que regula la actividad marítima por ende, cada día hace ingentes esfuerzos por perfeccionarse mediante un proceso de mejora continua que le permite mantener los márgenes de eficiencia prestigio y responsabilidad que lo han caracterizado desde mucho tiempo

En el presente trabajo, tocaremos los aspectos más relevantes de los principales convenios marítimos internacionales sobre seguridad marítima y su influencia en el sector marítimo panameño. Para tales efectos hemos dividido la presente investigación en 4 capítulos. En el primero, abordaremos el tema del Concepto y Origen de la Seguridad Marítima y cuáles son los principales Convenios Marítimos Internacionales de Seguridad Marítima, sus Antecedentes aspectos más relevantes y su evolución con el paso del tiempo. En el segundo capítulo, tocaremos lo relacionado con las responsabilidades para los Estados, en virtud del cumplimiento de dichos convenios, divididas en responsabilidades como Estado de bandera, rector de puerto y ribereño. En el tercer capítulo, ahondaremos en la influencia de estos convenios en el sector marítimo panameño, su implementación cumplimiento los diversos ámbitos de aplicación, tales como, la flota mercante, las organizaciones reconocidas las inspecciones de seguridad marítima las mercancías peligrosas, la seguridad de contenedores, la investigación de accidentes marítimos y la protección marítima entre otras. En el cuarto capítulo señalaremos el compromiso de la seguridad marítima con el ambiente y las responsabilidades para el Estado Panameño la OMI y la protección del Medio Marino, El Régimen Internacional de Indemnización por

Derrames de Hidrocarburos (FIDAC) El Protocolo de Kioto y el Cambio Climático, La OMI y su papel ante el Cambio Climático y las exigencias del anexo VI del Convenio MARPOL por último las responsabilidades y compromisos del Estado Panameño. Aportamos nuestras conclusiones, recomendaciones y la bibliografía utilizada para el desarrollo de este trabajo investigativo.

INTRODUCCION

La revolución industrial de los siglos XVIII y XIX y el resultante auge del comercio internacional durante el siglo XX dieron pie a la adopción de una sene de tratados internacionales relativos al transporte marítimo y la seguridad

Debido a la naturaleza internacional del sector naviero se reconocía desde hacia mucho tiempo que las medidas encaminadas a mejorar la seguridad de las operaciones marítimas serían más eficaces si se realizasen en un marco internacional en lugar de quedar al cuidado de cada país unilateralmente y sin coordinación con otros. Pese a que ya se había adoptado una serie de acuerdos internacionales importantes muchos Estados consideraban que era necesario crear un organismo permanente capaz de coordinar y fomentar nuevas medidas de manera más regular

Este fue el contexto en que se celebró una conferencia de las Naciones Unidas en 1948 que adoptó el convenio por el que se constituyó la Organización Marítima Consultiva Internacional (OCMI) como primer organismo internacional dedicado exclusivamente a asuntos del mar

La creación oficial fue el 17 de marzo de 1958 su inauguración el 6 de enero de 1959 y hasta el 22 de mayo de 1982 se llamó así a partir de este momento se comenzó a llamar Organización Marítima Internacional (OMI)

Durante el decenio transcurrido entre la adopción del convenio y su entrada en vigor en 1958 otros problemas relacionados con la seguridad despertaron también la atención internacional aun cuando exigieron un enfoque relativamente diferente ya que es una realidad insoslayable que el noventa por ciento (90%) de las mercancías del mundo se transportan por esta vía. El transporte marítimo es el pivote de la economía mundial. Sin el transporte marítimo, el comercio intercontinental, el transporte a granel de materias primas y

la importación y exportación de alimentos y bienes manufacturados económicamente asequibles sencillamente serían imposibles. La flota mundial actual se encuentra registrada en más de ciento cincuenta (150) naciones y emplea a más de un millón de marineros de prácticamente todas las nacionalidades.

Aunque pudiese parecer obvio decir que vivimos en un mundo globalizado y es cierto que el comercio internacional entre todas las naciones y regiones del mundo no es un fenómeno nuevo, desde los fenicios, pasando por egipcios, griegos y cartagineses, chinos, vikingos, españoles, portugueses, italianos, británicos, franceses, holandeses, polinesios y celtas, la historia del mundo es la historia de las exploraciones, conquistas y comercio por mar.

Sin embargo, el mar ha sido siempre un entorno de trabajo arriesgado y potencialmente peligroso. Pero, además, los navieros tienen que hacer frente a nuevos factores y nuevas presiones. La estructura del mercado mundial no solo exige que los bienes y materiales se transporten hasta el lugar donde se necesitan, sino que también impone unos plazos muy precisos. Hoy en día las mercancías en tránsito se integran debidamente en la cadena de suministro y, como consecuencia de ello, el sector del transporte –que abarca tanto el transporte marítimo como los puertos– se ha convertido en un componente clave de un sector manufacturero que se precia de ofrecer un servicio completo "puerta a puerta".

Por tanto la seguridad y la eficiencia se han convertido ahora mas que nunca en las dos caras de una misma moneda. Los accidentes no son solamente sucesos lamentables en si mismos sino que ademas tienen efectos negativos en la cadena de suministro en la que se fundamenta la nueva economia globalizada. Desde esta perspectiva surge la importancia de una regulacion internacional consona con esta realidad y a la par de los cambios cientificos y tecnologicos como consecuencia de estas profundas transformaciones en el campo de la navegacion y del Derecho Maritimo no solo como instrumentos de Derecho Internacional sino que ademas salvaguardas de la vida humana y la seguridad de la navegacion asi como la prevencion de la contaminación del ambiente.

De lo anteriormente expuesto, se deduce claramente la importancia de esta regulacion de la actividad maritima internacional en sus distintas facetas superando las concepciones tradicionales del trafico y comercio maritimo para regular las enormes responsabilidades penales y civiles tan crecientes y emergentes que se desprenden de esta actividad.

Estas nuevas necesidades y exigencias planteadas por la legislacion y el sector maritimo han ido imponiendo de manera paulatina y creciente nuevas responsabilidades y nuevas cargas para los Estados y demas actores de estas operaciones de trafico y comercio maritimo internacional en el cual la OMI ha jugado y juega un papel fundamental como ente especializado y foro internacional donde los Estados presentan dirimen y discuten las distintas tematicas y problematicas que este creciente e incesante mundo de la actividad maritima

internacional requieren a fin de salvaguardar tanto la vida humana en el mar la seguridad de la navegacion y la proteccion del ambiente

Tomando en consideracion todo esto podemos acotar que Panama cuenta con el mayor registro de buques de marina mercante del mundo que ademas contamos con el Canal de Panama, como via de transito de la mayor parte de las naves y buques que surcan los mares a nivel mundial llevando toda clase de mercancías y productos que mueven las relaciones comerciales en todo el planeta Igualmente con el crecimiento y desarrollo de nuestros puertos en ambos oceanos y con el establecimiento de industrias conexas todo esto aprovechando nuestra posicion geografica privilegiada que nos hace una zona de convergencia comercial y economica por excelencia, tanto de bienes como de personas, hacen del tema de los aspectos relevantes de los principales convenios maritimos internacionales sobre seguridad maritima un tema de suma relevancia e importancia

Aunado a lo anterior la modernizacion de la legislacion maritima nacional con la aprobacion de la ley general de marina mercante la ley de comercio maritimo y la ley sobre puertos abre el compas para que nuevas inversiones en el sector maritimo y portuario se materialicen en nuestro pais promoviendo aun mas el desarrollo del sector maritimo panameño Por estas y otras razones es incuestionable que un tema que tiene tanta trascendencia a nivel internacional, como el que nos ocupa, es de sumo interes como necesidad imperiosa producto de las crecientes e incesantes transformaciones del trafico transporte y comercio

marítimo así como de aspectos tecnológicos ambientales económicos de Derecho Internacional Marítimo que se ven involucrados en el mismo le confieren una importancia trascendental en nuestros días y seguramente en el futuro

El área del problema objeto de la investigación enfoca los aspectos relevantes de los principales convenios marítimos internacionales sobre seguridad marítima por lo que el planteamiento del problema está claramente especificado esbozado y delimitado a una situación especial siendo racional y objetivo, ya que desde el momento que se formula el mismo, se entra a una situación concreta que es producto de la observación, investigación y análisis, que nos lleva invariablemente a un hecho relevante y de trascendencia

En vista de lo anterior, el problema se enfoca desde un punto de vista específico, evitando de esta manera ambigüedades de forma tal que cumpla con las condiciones de objetividad, claridad de ideas facilidad expositiva y rigor investigativo que nos permita adentrarnos en un tema específico que hasta hace poco solo estaba al alcance de los especialistas y de los más directamente interesados en este tema

En el presente trabajo tocaremos los aspectos más relevantes de los principales convenios marítimos internacionales sobre seguridad marítima y su influencia en el sector marítimo panameño para tales efectos hemos dividido la presente investigación en 4 capítulos en el primero abordaremos el tema del Concepto y Origen de la Seguridad Marítima y cuáles son los principales Convenios Marítimos Internacionales de Seguridad Marítima sus antecedentes,

aspectos más relevantes y su evolución con el paso del tiempo. En el segundo capítulo, trataremos lo relacionado con las responsabilidades para los Estados en virtud del cumplimiento de dichos convenios, divididas en responsabilidades como Estado de bandera, rector de puerto y ribereño. En el tercer capítulo, ahondaremos en la influencia de estos convenios en el sector marítimo panameño, su implementación, cumplimiento, los diversos ámbitos de aplicación, tales como la flota mercante, las organizaciones reconocidas, las inspecciones de seguridad marítima, las mercancías peligrosas, la seguridad de contenedores, la investigación de accidentes marítimos y la protección marítima, entre otras. En el cuarto capítulo, señalaremos el compromiso de la seguridad marítima con el ambiente y las responsabilidades para el Estado Panameño, la OMI y la protección del Medio Marino. El Régimen Internacional de Indemnización por Derrames de Hidrocarburos (FIDAC), El Protocolo de Kioto y el Cambio Climático. La OMI y su papel ante el Cambio Climático y las exigencias del anexo VI del Convenio MARPOL. Por último, las responsabilidades y compromisos del Estado Panameño. Aportamos nuestras conclusiones, recomendaciones y mencionamos la bibliografía utilizada para el desarrollo de este trabajo investigativo.

Es conveniente resaltar que con el desarrollo y elaboración del presente trabajo de investigación, se busca brindar un aporte en la divulgación y conocimiento de un tema difícil por su complejidad y por la imposibilidad de muchos sectores de tener acceso a este tipo de investigaciones, más que nada dirigida a expertos y profesionales del campo marítimo, por lo que nuestro esfuerzo va encaminado a aquellos sectores que aunque no se vean directamente

relacionados con este tema indirectamente dentro de la cadena logistica de transporte se pueden ver afectados, desde que la mercancia sale de su lugar de origen se embarca en el buque y se lleva a su lugar de destino

No pretendemos abarcar en su totalidad todos los aspectos que un tema de estas características y complejidades presenta, sin embargo, pretendemos con este trabajo ofrecer a los lectores de manera clara precisa y concisa los aspectos juridicos mas sobresalientes de este tema ademas de resaltar la importancia que en el mundo actual tiene la misma y que con el transcurrir del tiempo y la evolucion del sector maritimo se ira incrementando

En base a lo anteriormente expuesto con la finalidad de definir las metas que deseamos lograr con la elaboracion de este trabajo de investigacion, exponemos a continuacion los objetivos generales y especificos

Los objetivos generales deben reflejar la esencia del planteamiento del problema y la idea expresada en el titulo del proyecto de investigacion (Bernal, 2000)

- Estudiar el origen, desarrollo y evolucion de los principales convenios maritimos internacionales sobre seguridad maritima
- Evaluar y resaltar los aspectos mas sobresalientes de los principales convenios maritimos internacionales sobre seguridad maritima

Los objetivos específicos se desprenden del general y deben ser formulados de forma que estén orientados al logro del objetivo general. Esto es que cada objetivo específico está diseñado para lograr un aspecto de aquel y todos en su conjunto la totalidad del objetivo general. Los objetivos específicos son los pasos que se realizan para lograr el objetivo general (Bernal 2000). En consecuencia, mediante el desarrollo de la investigación se pretende

- Identificar los antecedentes de los convenios marítimos internacionales más importantes sobre seguridad marítima
- Describir la evolución y desarrollo de los convenios marítimos internacionales más importantes sobre seguridad marítima
- Distinguir los distintos tipos de derechos y obligaciones para los Estados como Estado de abanderamiento, rector de puerto y ribereño, que se derivan de estos convenios de seguridad marítima
- Destacar la relación existente entre los convenios marítimos internacionales más importantes sobre seguridad marítima y otras actividades derivadas del comercio marítimo

- Resaltar los aspectos mas importantes para la Republica de Panama surgidos de la adopcion de estos convenios maritimos internacionales sobre seguridad maritima
- Conocer el rol de importancia que tiene a nivel internacional la Asociacion Internacional de Sociedades Clasificadoras dentro del tema de la Seguridad Maritima
- Destacar la relacion que existe entre los Estados y las organizaciones reconocidas que emiten certificaciones tecnicas a nombre de los mismos
- Señalar los aspectos fundamentales de las inspecciones de seguridad maritima y su importancia dentro del cumplimiento de los convenios internacionales de seguridad maritima
- Mencionar y resaltar el estatus de Panama como pais lider en abanderamientos en el cumplimiento de los principales convenios internacionales de seguridad maritima

En fin el presente trabajo de graduación pretende contribuir en el campo de la seguridad maritima analizando los principales Convenios Internacionales y su repercusion e importancia en el area maritima panameña por la transcendencia e impacto de este sector en el aspecto economico y social en nuestro pais

REVISIÓN DE LITERATURA

El tema de la seguridad marítima es de por sí muy amplio y en constante adecuación en busca de mejorar las normas que promueven una navegación segura, lo cual le da un grado de complejidad y especialización a esta investigación. Esto nos ha llevado a consultar un amplio y variado número de autores especializados en la materia, compilados en libros, revistas, publicaciones, ensayos, seminarios, disertaciones, sitios web, diarios y demás fuentes bibliográficas de forma tal que podamos tener a mano toda una serie de argumentos y planteamientos para elaborar una investigación que cumpla con los parámetros establecidos en cuanto a objetividad, certeza y seriedad. No obstante, hemos consultado directamente los convenios internacionales aquí mencionados desde su ente rector que es la Organización Marítima Internacional y otros organismos afines para obtener de primera mano los últimos cambios y avances en esta materia. Aunado a lo anterior, para un mayor enriquecimiento del tema, hemos realizado consultas con expertos profesionales del campo marítimo tanto nacional como internacionalmente que nos aportaron su valiosa contribución en conocimiento y experiencia para mejorar este trabajo investigativo.

ASPECTOS METODOLÓGICOS

En la presente investigación la metodología utilizada fue analítica, descriptiva y bibliográfica con el objetivo de obtener información que permitiera deducir conclusiones y recomendaciones aceptables, para poder brindar una propuesta sobre el tema investigado

Hemos utilizado tal método analítico por el que se han analizado los factores relacionados y los resultados obtenidos, lo que ha arrojado un trabajo investigativo con argumentos claros, precisos, concisos, macizos, coherentes y congruentes sobre la materia estudiada. Igualmente, hemos utilizado el método descriptivo, mediante la recolección de datos generados por los distintos actores que se manejan en este mercado, tales como operadores, ingenieros, abogados, autoridades gubernamentales, científicos y otros, lográndose a través de la misma, una descripción objetiva del tema a nivel nacional e internacional, de forma que tratamos de exponer los resultados de manera sistemática e interpretándolos objetivamente.

También utilizamos un método bibliográfico para la elaboración de este trabajo investigativo, recopilando información técnica especializada y relacionada con el tema, tales como libros, folletos, revistas, publicaciones de prensa, sitios web y otros documentos que proporcionaron la información necesaria.

ABSTRACT

SUMMARY

Maritime trade has historically been the easiest, most convenient and most cost-effective way to carry out the exchange of goods and manufactures of all kinds among the various countries of the world. However, the sea as an inclement and dangerous means has not been easy to conquer and in both old and new, keeps reminding us of its majesty, imposing more and more, motivated by increasingly growing business relationships, safety standards each Day for the international maritime community.

The events, accidents and incidents at sea are regrettable in themselves, but have left a great teaching that over time has improved safety levels and strengthened international instruments on the subject. Undoubtedly, the International Maritime Organization (IMO) has played a fundamental role in becoming the forum, where States resolve, analyze, discuss and reach consensus on the various issues affecting the sector and with the help and valuable contribution of international associations. Specialized in diverse topics of the maritime sector, allow every day to elaborate much more complete norms and above all, are compatible with reality and also provide the necessary norms for the proper interpretation and the correct application of them at international level.

The Panamanian maritime administration, as a world record number one, has a great responsibility to its users or customers to comply fully with most of the international regulations that regulate maritime activity; therefore, every day makes

enormous efforts To be perfected through a process of continuous improvement that allows it to maintain the margins of efficiency prestige and responsibility that have characterized it for a long time

CAPÍTULO I
LA SEGURIDAD MARITIMA Y SU REGULACIÓN

A Concepto y origen de la seguridad marítima

La navegación marítima ha tenido a través de los tiempos un rol sumamente importante para el desarrollo de las civilizaciones tanto en su expansión geográfica alrededor del mundo como en el transporte y el comercio internacional. La navegación marítima, considerada como la ciencia y el arte de conducir una embarcación en forma segura de un lugar a otro, ha ido evolucionando, mejorando los métodos y los equipos de navegación. Así en poco tiempo, el hombre cambió y se aventuró de la navegación costera a la navegación astronómica con el empleo de instrumentos óptico-mecánicos. Posteriormente realizó la navegación mediante ondas radiales y actualmente el empleo de satélites permite el monitoreo continuo de la posición de la embarcación en tiempo real y con precisiones nunca antes imaginadas.

El término seguridad marítima hace referencia a la seguridad del buque y a la seguridad del medio en que se desplaza, el medio marino, por lo tanto, se pueden distinguir **dos vertientes** de la seguridad marítima: la seguridad de la navegación propiamente dicha y la seguridad del medio marino (Giachinni P. 2004).

En lo que respecta a la seguridad del buque, mediante este término se hace referencia a todos aquellos factores que influyen en la correcta navegabilidad del mismo y en la seguridad de la vida humana a bordo, por lo que atiende a aspectos internos y externos del buque que van a afectar el correcto devenir de sus travesías.

Entre los aspectos vinculados directamente al buque, se encuentran los de carácter estructural del mismo y con especial atención las medidas adicionales adoptadas en atención a la naturaleza de la carga. También se deben destacar las referencias a la tripulación, la adecuada formación de la misma y la atención a las condiciones de trabajo a bordo, sin olvidar las medidas destinadas a proteger la vida humana en el mar.

La propia naturaleza de la navegación marítima, caracterizada por un importante componente internacional, ha condicionado el origen de las disposiciones sobre seguridad marítima en el marco de los organismos internacionales y en el seno de tratados y convenios supranacionales. Esto se pone de manifiesto de una doble perspectiva, los mares y océanos, constituyen una realidad inabarcable que escapa del control del ser humano y de los propios Estados; por ello, cualquier norma necesita del acuerdo de buena parte de la comunidad internacional para responder a las necesidades de un medio tan heterogéneo y que no conoce de limitaciones regionales ni estatales. Asimismo, se debe atender a la eficacia de la norma, lo cual exige su aceptación, desarrollo y aplicación por un número suficiente de Estados. (De Rubertis, 1984)

En el conjunto de aspectos que conforman la seguridad marítima se puede apreciar con claridad la dependencia que existe entre los Estados, a diferencia de otras disposiciones, en que la soberanía del Estado se manifiesta sin ninguna duda. Todo Estado depende de otros Estados ribereños, de sus mares y océanos, incluso aquellos que, alejados a miles de kilómetros de sus costas, envían a sus flotas a cualquier puerto del mundo.

Sin embargo el condicionante internacional de la seguridad marítima no puede verse como un obstáculo sino como un impulso a la actuación estatal en la consecución de niveles de seguridad y protección para los seres humanos el medio marino y los buques

El desarrollo de las disposiciones internacionales sobre seguridad marítima ha estado determinado por la evolución e implantación paulatina de organismos internacionales. La necesidad de equilibrar los distintos intereses en juego, y las limitaciones impuestas por los actores implicados, principalmente por los Estados y la industria marítima, ha trazado la mayor o menor influencia de estos organismos (Harts 2007). Sin embargo y, a pesar de estas deficiencias sin el impulso de estas organizaciones, no se habrían alcanzado los objetivos actuales de seguridad marítima

De la seguridad del medio marino debemos tener claro que los océanos cubren las dos terceras partes de la superficie de la Tierra y su protección se ha convertido en una de las principales cuestiones de las que se ocupan organismos internacionales, entre los que se destacan la Organización Marítima Internacional (OMI) organismo especializado de las Naciones Unidas encargado de tomar medidas para prevenir la contaminación marina proveniente de los buques y mejorar la seguridad del transporte marítimo Internacional. Pese a que este último se ha incrementado de manera espectacular la contaminación del mar por petróleo procedente de buques disminuyó un sesenta (60%) en el decenio de 1980 y los derrames de petróleo se han reducido notablemente en los últimos

veinte años. Esto se debe en parte a la utilización de mejores métodos para controlar la eliminación de desechos y a que los Convenios Internacionales han impuesto controles más estrictos.

El primer Convenio Internacional para prevenir la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos se aprobó en 1954, y en 1959 la OMI asumió la responsabilidad de administrarlo. A finales de los años sesenta se tomaron nuevas medidas a raíz de una serie de graves accidentes de buques petroleros. Desde entonces la OMI ha adoptado numerosas medidas para prevenir los accidentes y derrames de petróleo en el mar, minimizar sus consecuencias y luchar contra la contaminación marina, incluida la causada por el vertido de desechos generados por actividades en tierra.

Los principales tratados son el Convenio Internacional relativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos (1969), el Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias (1972) y el Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos (1990).

Entre las recomendaciones de la OMI respecto a los peligros del medio ambiente, se plantean ciertas operaciones habituales, como la limpieza de los tanques de los buques petroleros y la eliminación de los desechos de las salas de máquinas. Estas actividades, que implican toneladas de vertido, plantean más

problemas que los accidentes. Todo esto planteado claramente en el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (1973) modificado por su Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78)

El Convenio en mencion abarca no solo la contaminación accidental por hidrocarburos y la causada por operaciones realizadas en el mar sino también la provocada por sustancias químicas mercancías envasadas, aguas residuales y basura. De conformidad con las enmiendas al Convenio aprobadas en 1992 los nuevos buques petroleros están obligados a tener doble casco o un diseño que ofrezca una protección equivalente del cargamento en caso de colisión o encalladura.

B Principales Convenios internacionales

1 Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), 1974

a Antecedentes

Convenio de 1960

Fecha de aprobación 17 de junio de 1960

Entrada en vigor 26 de mayo de 1965

Versión de 1974

Fecha de aprobación 1 de noviembre de 1974

Entrada en vigor 25 de mayo de 1980

El Convenio SOLAS en sus formas sucesivas está considerado por lo general como el más importante de todos los tratados internacionales relativos a la seguridad de los buques mercantes. La primera versión fue adoptada en 1914, la segunda en 1929 y la tercera en 1948.

El Convenio de 1960 fue la primera tarea importante que emprendió la OMI después de su creación y representó un considerable avance en lo que se refiere a modernizar los reglamentos y mantenerse al nivel de las novedades técnicas surgidas en la industria naviera.

En vista de todo ello, se adoptó en 1974 un convenio totalmente nuevo que incluía no solo las enmiendas convenidas hasta aquella fecha, sino también un nuevo procedimiento de enmienda encaminado a garantizar la introducción de modificaciones dentro de un período específico de tiempo (y aceptablemente breve). El objetivo principal del Convenio SOLAS es estipular normas mínimas para la construcción, el equipo y la utilización de los buques compatibles con su seguridad. Los Estados de abanderamiento son responsables de garantizar que los buques que enarbolan su pabellón cumplen las disposiciones del Convenio, el cual prescribe la expedición de una serie de certificados como prueba de que se ha hecho así.

Las disposiciones relativas a la supervisión permiten también a los Gobiernos Contratantes inspeccionar los buques de otros Estados Contratantes, si

hay motivos fundados para creer que un buque dado y su correspondiente equipo, no cumplen sustancialmente las prescripciones del Convenio

b Aspectos Relevantes

Las disposiciones generales figuran en el capítulo I, siendo la mas importante de ellas la que se refiere al reconocimiento de los diversos tipos de buques y a la expedición de documentos que acrediten que el buque cumple las prescripciones del Convenio. Este capítulo incluye también disposiciones para la supervisión de los buques en puertos de otros Gobiernos Contratantes

El compartimentado y la estabilidad se tratan en el Capítulo II-1. REGLAS 4, 5, 6 y 7, se establece que el barco de pasajeros tiene que ser seguro desde el punto de vista de una posible inundación. Esto hace necesaria la subdivisión del barco en compartimentos separados por mamparos estancos que garanticen unas determinadas condiciones de seguridad y estabilidad en caso de una avería. Estos cálculos se basan en las reglas del SOLAS y emplean los siguientes conceptos básicos:

ESLORA INUNDABLE que podría definirse como la longitud máxima de la eslora del buque que puede inundarse sin que la línea de flotación resultante sobrepase un valor límite. Este valor límite se determina basándose en las condiciones físicas reales de ciertos elementos existentes en el buque (puertas, tuberías, ventanas etc.) y es una línea teórica denominada línea de margen.

COMPARTIMENTACIÓN Y PERMEABILIDAD Ambos están relacionados con las dimensiones de los espacios que pueden sufrir una inundación así como de sus particiones internas ya que dichos espacios pueden y suelen incluir elementos internos que impiden que todo su volumen sea ocupado por agua. El factor de subdivisión (F) nos indica el grado de inundación que puede sufrir un compartimento y determinará el nivel de subdivisión del buque. Este factor tiene en cuenta, además de la ubicación del compartimento, otros aspectos como el número de pasajeros, la zona de navegación, la proporción pasaje-carga, la eslora del buque y el tipo de viajes que puede realizar. Un barco con menor valor de F tendrá una mayor subdivisión.

ESLORA MÁXIMA ADMISIBLE que es un parámetro muy importante ya que nos indica de un modo muy básico la eslora teórica máxima admisible para que una avería no resulte en el hundimiento del buque. Utilizando los conceptos anteriores al multiplicar la eslora inundable por el factor de subdivisión F se obtiene esta

“CURVAS DE ESLORAS INUNDABLES” que se utilizan para el cálculo de la estabilidad remanente después de una avería (con averías teóricas de una determinada longitud, altura y profundidad) tras la cual se requiere que el buque tenga una reserva de estabilidad adecuada.

ESTABILIDAD FINAL EN EL CASO DE UNA AVERÍA, se calculan también las condiciones intermedias de estabilidad para comprobar que no exista ninguna

situación intermedia de inundación que pudiera ser más perjudicial que la situación final. Esto puede requerir acciones automáticas de disminución del ángulo de escora que no debe sobrepasar nunca los 15 grados. Las acciones automáticas pueden ser de "adrizado" o "inundación", la primera consiste en el trasiego de agua del costado dañado y la segunda en acabar de rellenar un espacio parcialmente inundado.

Instalaciones de máquinas e instalaciones eléctricas. Estas prescripciones, que figuran en el Capítulo II-1, tienen por objeto asegurar que se mantienen en diversas situaciones de emergencia, los servicios esenciales para la seguridad del buque, de los pasajeros y de la tripulación. Son particularmente importantes las prescripciones de este capítulo relativas al aparato de gobierno.

En el capítulo II-2 se establecen las medidas para la prevención, detección y extinción de incendios. Los siniestros debidos a incendios sufridos por buques de pasaje pusieron de relieve la necesidad de mejorar las disposiciones sobre prevención de incendios del Convenio de 1960 y en el de 1966 y 1967 la Asamblea General de la OMI aprobó enmiendas al efecto. Estas y otras enmiendas, especialmente las disposiciones pormenorizadas de seguridad contra incendios en los buques tanque y los buques de carga combinados, tales como las relativas a sistemas de gas inerte, fueron incorporadas al Capítulo II-2 del Convenio de 1974.

Los dispositivos de salvamento y su disposicion se tratan en el capitulo III que fue objeto de una revision completa mediante las enmiendas de 1983 que entraron en vigor el 1 de julio de 1986 El capitulo revisado se divide en tres (3) partes a saber

La **Parte A** contiene disposiciones generales sobre aplicaci3n de las prescripciones exenciones definiciones evaluacion prueba y aprobacion de dispositivos y medios de salvamento y realizacion de pruebas durante la fabricacion

La **Parte B** contiene las prescripciones relativas al buque y esta subdividida en Seccion I relativa a las prescripciones comunes aplicables a buques de pasaje y buque de carga, y Seccion II que contiene las prescripciones complementarias para buques de pasaje y Seccion III que contiene prescripciones adicionales para buques de carga

La **Parte C** trata de las prescripciones relativas a los dispositivos de salvamento y esta dividida en ocho (8) secciones La Seccion I contiene prescripciones generales la Seccion II prescripciones relativas a dispositivos individuales de salvamento la Seccion III prescripciones relativas a se1ales opticas la Seccion IV prescripciones relativas a embarcaciones de supervivencia, la seccion V, disposiciones sobre botes de rescate, la Seccion VI, prescripciones relativas a los dispositivos de puesta a flote y de embarco la Seccion VII trata de otros dispositivos de salvamento y la Seccion VIII se refiere a aspectos diversos

La Parte A de este capítulo describe el tipo de instalaciones que han de llevarse a bordo. Las prescripciones operacionales relativas a los servicios de guardia y escucha figuran en la Parte B, mientras que las disposiciones técnicas se detallan en la Parte C.

Esta última parte incluye disposiciones técnicas relativas a los ***radiogoniómetros** y a las instalaciones radiotelegráficas para botes salvavidas a motor, junto con las correspondientes al aparato radioeléctrico portátil para embarcaciones de supervivencia. Las obligaciones del oficial radiotelegrafista respecto de las anotaciones obligatorias en el registro radioeléctrico quedan consignadas en la parte D. Este capítulo está estrechamente relacionado con el Reglamento de Radiocomunicaciones de la Unión Internacional de Telecomunicaciones, y fue completamente revisado en octubre de 1988 (véanse las enmiendas de 1988 (SMSSM)). El **radiogoniómetro** es un sistema electrónico capaz de determinar la dirección de procedencia de una señal de radio.

La seguridad de la navegación se trata en el Capítulo V, en el cual se indican ciertos servicios de seguridad de la navegación que deben proveer los Gobiernos Contratantes, y que contiene disposiciones de carácter operacional aplicables en general a todos los buques dedicados a toda clase de viajes. Esto resulta un contraste considerando el Convenio en su totalidad, que solo es aplicable a ciertas clases de buques dedicados a viajes internacionales. Los temas de que trata este capítulo comprenden el mantenimiento de servicios

meteorológicos para buques el servicio de vigilancia de hielos la organización del tráfico y la provisión de servicios de búsqueda y salvamento

En ese mismo capítulo se estipula también la obligación de los capitanes de prestar asistencia a quien se encuentre en peligro, y la obligación de los Gobiernos Contratantes de adoptar medidas que garanticen que desde el punto de vista de la seguridad todos los buques llevan dotación suficiente y competente

El transporte de grano se trata en el Capítulo VI El corrimiento de la carga es una característica inherente al transporte de grano y su efecto en la estabilidad de un buque puede ser desastroso Por consiguiente, el Convenio SOLAS contiene disposiciones relativas a la estiba, enrasado y sujeción de la carga de grano Se establecen disposiciones aplicables a los buques contruidos especialmente para el transporte de grano y se especifica un método para calcular el momento de escora desfavorable debido al corrimiento de la carga en los buques que transportan grano a granel También preve la expedición de documentos de autorización datos de estabilidad relativa a la carga de grano y los planos correspondientes a la carga Deben existir a bordo copias de todos los documentos pertinentes para que el capitán pueda cumplir las prescripciones del capítulo Recientemente, se modificó dicho capítulo ampliando su ámbito de aplicación para incorporar los combustibles líquidos, a fin de reforzar e incrementar las medidas de seguridad sobre estos transportes especializados

El transporte de mercancías peligrosas se trata en el Capítulo VII que contiene disposiciones sobre clasificación embalaje marcado etiquetado y rotulación documentos y estiba de las sustancias peligrosas transportadas en bultos, en forma sólida a granel, y de los productos químicos líquidos y gases licuados a granel. La clasificación de las sustancias se ajusta al método utilizado por las Naciones Unidas para todas las modalidades de transporte. Ese método se ha adaptado al transporte marítimo y, en algunos casos, las disposiciones son más rigurosas. Se exige a los Gobiernos Contratantes que publiquen instrucciones en sus respectivos países. Para ayudarlos en esta tarea, la Organización elaboró el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (Código IMDG) el cual se actualiza constantemente cada dos (2) años para incluir nuevas sustancias peligrosas y complementar o revisar las disposiciones existentes.

En el capítulo VIII se trata de los buques nucleares. Solamente se especifican prescripciones básicas que se refieren particularmente a los peligros de radiación. No obstante, en 1981 la Asamblea de la OMI aprobó como documento complementario indispensable un Código de Seguridad para buques mercantes nucleares detallados y amplios.

En el Capítulo IX denominado Gestión de la seguridad operacional de los buques, hace obligatorio el Código Internacional de Gestión de la Seguridad, aprobado por la OMI en noviembre de 1993 (resolución de la Asamblea A 741 (18)). Las enmiendas para la introducción del nuevo Capítulo IX entraron en vigor en virtud de la aceptación tácita el 1 de julio de 1998. El capítulo es aplicable a los

buques de pasajeros y los petroleros a partir de esa fecha y a los demas buques de carga y las unidades moviles de perforacion de arqueo bruto igual o superior a 500 a partir del 1 de julio del 2002

Los objetivos relativos a la gestion de la seguridad establecidos mediante el citadoCodigo son los siguientes

- Establecer practicas de seguridad en las operaciones del buque y en el medio de trabajo
- Tomar precauciones contra todos los riesgos señalados
- Mejorar continuamente los conocimientos practicos del personal asi como el grado de preparacion para hacer frente a situaciones de emergencia

En el Capitulo X sobre Medidas de Seguridad aplicables a las naves de gran velocidad hace obligatorio el Codigo internacional para naves de gran velocidad, aprobado por el Comite de Seguridad Maritima (CSM) al mismo tiempo que la conferencia y se aplica a las naves de gran velocidad estableciendo medidas especificas para este tipo de embarcaciones

En el Capitulo XI, referente a Medidas Especiales para incrementar la seguridad maritima se establece que las organizaciones a las que la Administracion haya confiado las inspecciones y los reconocimientos deberan

cumplir las directrices aprobadas por la OMI en la Resolucion A 739 (18) en noviembre de 1993

Por otro lado hace extensiva a los graneleros de cinco años o mas el programa mejorado de reconocimientos de aplicacion a buques tanque con arreglo al MARPOL 73/78. Los reconocimientos mejorados deberan realizarse durante los reconocimientos periodicos, anuales e intermedios prescritos por los convenios MARPOL y SOLAS

En las directrices conexas relativas a los reconocimientos mejorados, se presta especial atencion a la corrosion. Se deberan comprobar minuciosamente los revestimientos y los sistemas de prevencion de la corrosion de los tanques y se deberan realizar mediciones para verificar el espesor de las chapas

Aunado a lo anterior esta la Resolucion A 742 (18), aprobada en noviembre de 1993. La Resolucion tiene presente la necesidad de que los Estados rectores de puertos no solo puedan supervisar el modo en que los buques extranjeros cumplen las normas de la OMI sino tambien evaluar "la capacidad de la tripulacion para cumplir las prescripciones operacionales correspondientes a sus funciones, particularmente en los buques de pasaje y en los buques que pueden entrañar riesgos especiales"

El concepto de "claros indicios" al que se hace referencia aparece definido en el Anexo a la Resolucion y comprende factores, tales como la existencia de

deficiencias operacionales la prueba de que las operaciones de carga y de otra indole no se llevan a cabo en condiciones de seguridad la participacion del buque en sucesos por incumplimiento de las prescripciones operacionales, la ausencia de un cuadro de obligaciones actualizado y la presuncion de que los miembros de la tripulacion no pueden comunicarse entre si

Por lo general, en las inspecciones de supervision del Estado Rector del Puerto las autoridades se limitan a comprobar la validez de los certificados y documentos Pero si no existen certificados validos o si hay claros indicios para sospechar que el estado del buque de su equipo o su tripulacion no se ajusta en lo esencial a las prescripciones de un instrumento pertinente se podra realizar una inspección mas detallada Esto lo veremos con mas detalle mas adelante en este trabajo

Entre los procedimientos operacionales a los que el inspector debera prestar una especial atencion, se encuentran la determinacion de si los tripulantes tienen suficiente conocimiento de las responsabilidades que se les hayan asignado en el cuadro de obligaciones las comunicaciones, los ejercicios de lucha contra incendios y abandono del buque, la familiarizacion con el plan de contencion de averias y el sistema de lucha contra incendios, el conocimiento del equipo de mando de la carga y del funcionamiento de las maquinas y la capacidad para comprender la informacion de los manuales y demas instrucciones

c Protocolo de 1988

El 11 de noviembre de 1988, se adoptó el Protocolo de 1988 que introduce un nuevo sistema de reconocimientos y certificación que armonizara con otros dos convenios: Líneas de Carga y MARPOL 73/78.

Esto debería reducir los problemas ocasionados por el hecho de que, como las prescripciones contenidas en los tres instrumentos varían, los buques pueden verse obligados a entrar en dique seco, a fin de sufrir el reconocimiento exigido por un convenio poco tiempo después de haber sido reconocidos en virtud de otro instrumento.

Al permitir que ambos reconocimientos obligatorios se lleven a cabo paralelamente, el sistema contribuirá a reducir los costes tanto para los armadores como para las administraciones públicas.

d Procedimiento de Enmiendas Tácitas

Desgraciadamente, los accidentes de petroleros como el del Exxon Valdez, Erika o Prestige, entre otros, han evidenciado que las medidas de seguridad establecidas por los convenios OMI resultan insuficientes. Sin embargo, históricamente las Sociedades Clasificadoras han venido imponiendo sus estándares, siendo estos usualmente más exigentes que los exigidos por las Administraciones Públicas. Del mismo modo que la catástrofe del Titanic impulsó

la redacción del SOLAS los recientes accidentes y vertidos de petróleo han propiciado reformas legales. De esta forma, del accidente del Exxon Valdez surgió la Oil Pollution Act de EEUU y del Erika y Prestige los paquetes legales Erika I, II y las medidas post Prestige. Paralelamente a estos acontecimientos y con una indiscutible relación han surgido entes como la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA) y la Asociación Internacional de Sociedades Clasificadoras (IACS).

Por otro lado, el suceso de marzo de 1987, del transbordador de automóviles Herald of Free Enterprise que zozobro y se hundió, perdiendo la vida 193 personas, lo que indujo al Reino Unido a proponer una serie de medidas orientadas a impedir una repetición de tal suceso y el primer conjunto de medidas se aprobaron en el mes de abril de ese año, que incluían nuevas Reglas 23-2 y 42-1 del Capítulo II-1 del SOLAS, que están llamadas a mejorar la vigilancia de puertas y zonas de carga así como a mejorar también la iluminación de emergencia. Dada la urgencia del caso, se empleo el procedimiento de "aceptación tácita" para poner las enmiendas en vigor tan solo 18 meses después de su aprobación.

Con anterioridad al citado desastre estaban elaborándose otras enmiendas cuya adopción se adelantó a raíz de ello. Dichas enmiendas se refieren a la estabilidad con avería de los buques de pasaje.

No obstante a pesar de todos estos esfuerzos, de 1990 hasta mediados de mayo de 1997 se perdieron 99 graneleros y 654 personas perecieron con ellos (Ewart W D 1983 Bustabad A 1980) por lo que la OMI intensifico los programas de investigacion y estudio sobre la seguridad intrinseca de estos buques junto con la Asociacion Internacional de Armadores de Buques de Carga Seca (INTERCARGO) y tras la presentacion de un informe sobre el hundimiento del granelero Derbyshire, que se hundio en 1980, arrastrando consigo a toda la tripulacion, pero transcurrieron mas de diez (10) años hasta que se localizaron los restos y se llevo a cabo un reconocimiento submarino detallado con el objetivo de descubrir las causas del siniestro. El informe sobre el Derbyshire presentado por la delegacion del Reino Unido ante la OMI contiene varias recomendaciones con respecto al proyecto y la construccion de los graneleros, los cuales fueron examinados por la OMI.

El sector granelero es de gran importancia ya que se transportan por mar millones de toneladas de mineral de hierro, carbon, grano, bauxita y fosfatos, cada año y esta cifra va en constante y permanente ascenso. Asimismo, otros millones de toneladas de productos tales como acero, cemento, hierro en lingotes, fertilizantes y azucar son transportados en buques de carga a granel.

En vista de lo anterior, el 24 de mayo de 1994, la OMI celebro una conferencia, en donde se adoptaron tres nuevos capitulos del Convenio SOLAS, así como una Resolucion sobre un procedimiento de enmienda acelerado.

La Conferencia aprobo una Resolucion relativa a un procedimiento de enmienda acelerado que habria de ser utilizado en circunstancias excepcionales, segun el cual una Conferencia de Gobiernos Contratantes podria reducir en tales circunstancias a seis (6) meses el plazo de doce (12) meses que media hasta la aceptacion de una enmienda realizada a los capitulos tecnicos del Convenio (que excluye los articulos y el Capitulo I)

El Articulo VIII del Convenio SOLAS trata de los procedimientos de enmienda del Convenio. De conformidad con el texto existente las enmiendas propuestas deberan distribuirse a los Gobiernos por lo menos seis meses antes de que proceda examinarlas y no podran entrar en vigor hasta al menos dieciocho (18) meses despues de la aprobacion. Esto se traduce en un total de 24 meses, desde el periodo de distribucion (seis meses), pasando por la aprobacion, hasta la fecha en que la propuesta se considera aceptada doce (12) meses después de la aprobacion, hasta la entrada en vigor seis (6) meses despues de la fecha en que la propuesta se considera aceptada.

En la Resolucion aprobada por la conferencia se estipula que el periodo de distribucion seguira siendo de seis meses, al igual que el periodo transcurrido entre la fecha a partir de la cual se considera que la enmienda ha sido aceptada y la fecha de entrada en vigor, pero el periodo comprendido entre la aprobacion y la fecha a partir de la cual se considera que la enmienda ha sido aceptada se puede reducir de doce (12) a seis (6) meses.

En circunstancias excepcionales, el periodo total comprendido entre la distribucion de una enmienda y su entrada en vigor podria reducirse de esa manera de veinticuatro 24 a dieciocho 18 meses

La preocupacion por las vidas de los navegantes y la seguridad de los buques significa que la seguridad es prioritaria en las actividades de la OMI y de INTERCARGO* de hecho INTERCARGO tiene un comite tecnico conocido como castec, que se reúne dos veces al año en Asia y Europa para discutir sobre materias tecnicas

Ademas organiza seminarios tecnicos sobre muchos temas el diseño y la seguridad de los graneleros ha sido un asunto muy importante en los trabajos de la OMI y de la IACS (programa de operaciones marinas) en los ultimos años

*INTERCARGO goza de status de observador en la OMI y colabora con asociaciones industriales afines tales como el IACS continua representando los intereses de sus miembros y participa activamente en los procesos de toma de decisiones INTERCARGO sigue supervisando las pérdidas de graneleros Lleva compilando información estadística desde 1990 y produce un informe anual que enumera las pérdidas anuales y analiza los datos relativos a la decada anterior

Las tendencias indican que el numero de buques de vidas y la pérdida de peso muerto siguen bajando mientras que la edad media de los graneleros que naufragan aumenta INTERCARGO apoya acivamente el régimen de inspeccion del PSC como método eficaz para eliminar los sub-estándares de navegación La asociacion ha redactado una guia para buques implicados en el comercio a gráneles y anima a todos los navieros a rellenar un informe de inspeccion para divulgar sus comentarios relativos a inspecciones que han causado preocupación

Esta guia se ha publicado también junto a la asociación del P & I, North of England y contiene una serie de indicaciones relacionadas con la prevención de pérdidas INTERCARGO sigue supervisando las detenciones de graneleros divulgadas por el MOU de Paris y de Tokio y del US Coast Guard Los datos para el primer trimestre de 2003 revelan que buques propiedad de asociados de INTERCARGO llegaron apenas al 8 % de las detenciones de graneleros por deficiencias llevadas a cabo por el PSC en el ambito del MOU de Paris de Tokio y del US Coast Guard – un dato expresivo de calidad para la citada asociacion.

Como mencionamos anteriormente despues de los años 80 y 90 cuando se perdieron una gran cantidad de graneleros y a sus tripulaciones se inicio un importante programa de trabajo este proceso culmino en el 1997 en cambios significativos de las regulaciones SOLAS y de las reglas del IACS introduciendo nuevas previsiones para la resistencia estructural del casco y la resistencia a los daños, en respuesta a otras preocupaciones por la seguridad de los graneleros la OMI ordeno varios estudios formales sobre la seguridad (FSA)

Este documento surgio como respuesta al accidente de la plataforma PIPER ALPHA situada en el Mar del Norte el 6 de julio de 1988 y en el que murieron 167 personas

El texto completo en ingles lo tengo (el consolidado) se publico el 14 de mayo en la 83º sesion del comite el problema esta en la traduccion del texto, pues como se sabe los textos OMI no son faciles de interpretar En diciembre del año 2002, y despues de la divulgacion de los resultados de todos estos estudios, se tomaron una serie de recomendaciones por parte de la OMI

En la actualidad se estan llevando a cabo trabajos de enmienda al convenio SOLAS pero con la anuencia de que se adoptaran por el procedimiento de enmiendas tacitas, lo cual permita su rapida implementacion Las nuevas reglas incluiran, por ejemplo, la obligatoriedad de doble casco para todos los nuevos graneleros y no entraran en vigor hasta el 2006

2 Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966

a Antecedentes

Fecha de aprobación 5 de abril de 1966

Entrada en vigor 21 de julio de 1968

Desde hace mucho tiempo se sabe que el establecimiento de límites respecto del calado hasta el que se puede cargar un buque contribuye de manera importante a la seguridad de este. Esos límites se establecen en forma de francobordos, los cuales constituyen junto con la estanquidad a la intemperie y la integridad de estanquidad el objetivo principal del Convenio. El francobordo o borda libre según lo definido en el Convenio Internacional sobre Líneas de Carga de la Organización Marítima Internacional (IMO) es la distancia medida verticalmente en el centro del buque desde la intersección de la cara superior de la cubierta de francobordo con la superficie exterior del forro hasta la línea de carga correspondiente.

El primer Convenio internacional sobre líneas de carga, adoptado en 1930 se basaba en el principio de la flotabilidad de reserva aunque se reconoció entonces que el francobordo también debería asegurar una estabilidad adecuada y evitar esfuerzos excesivos sobre el casco del buque como resultado de la sobrecarga.

b Aspectos Relevantes

En el Convenio sobre Lineas de Carga de 1966 se establecen disposiciones por las que se determina el francobordo de los buques tanque mediante compartimentado y calculos de estabilidad con averia. Las reglas tienen en cuenta los posibles peligros que surgen en diferentes zonas y en distintas estaciones del año.

El Anexo tecnico contiene varias medidas adicionales de seguridad relativas a puertas, portas de desagüe, escotillas y otros elementos del buque. El objetivo principal de estas medidas es garantizar la integridad de estanquidad del casco de los buques por debajo de la cubierta de francobordo.

Las lineas de carga asignadas deben marcarse a cada lado en el centro del buque, junto con la linea de cubierta. Los buques destinados al transporte de cubiertas de madera tienen asignado un francobordo mas pequeño ya que la cubierta proporciona proteccion contra el impacto de las olas.

El Convenio incluye el Anexo I, que se divide en cuatro capitulos:

Capitulo I - Generalidades

Capitulo II - Condiciones de asignacion del francobordo

Capitulo III - Los francobordos

Capitulo IV - Prescripciones especiales para buques a los que se asigne un francobordo para el transporte de madera en cubierta

El Anexo II trata de las zonas regiones y periodos estacionales y el Anexo III incluye certificados, entre ellos el Certificado Internacional de Francobordo

El 11 de noviembre de 1988, se adopto un Protocolo, a fin de armonizar las prescripciones sobre reconocimiento y certificacion del Convenio con las que figuran en el Convenio SOLAS (vease mas arriba) y en el MARPOL 73/78 (**Protocolo de 1988**) Los tres instrumentos exigen la expedicion de certificados que demuestren que se han cumplido las prescripciones, lo cual ha de hacerse mediante un reconocimiento que puede entrañar la retirada de servicio durante varios dias del buque El sistema armonizado reducira los problemas causados por las fechas de los reconocimientos y los intervalos entre reconocimientos que no coinciden de forma que un buque ya no se vea obligado a dirigirse a un puerto o a un astillero de reparaciones a fin de sufrir el reconocimiento exigido por un convenio poco tiempo despues de haber sido reconocido en virtud de otro instrumento

El Protocolo de 1988 de las Lineas de Carga tambien introduce el procedimiento de enmienda de "aceptacion tacita" en el Convenio de Lineas de Carga En la actualidad las enmiendas entran en vigor despues de que hayan sido positivamente aceptadas por dos tercios de las Partes pero el procedimiento ha resultado tan lento en la practica que ninguna de las enmiendas al Convenio

aprobadas ha llegado a ponerse en vigor. De acuerdo con el procedimiento de aceptación tácita, las enmiendas entran en vigor en una fecha escogida en el momento de la aprobación, a menos que sean rechazadas por un tercio de las Partes. El procedimiento permitirá la puesta en vigor en el término de dos años (o menos, en ciertos casos) de modificaciones que afectan al Convenio. Esto es importante debido a que la OMI está revisando el Convenio.

3 Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, 1972 (COLREG)

a Antecedentes

Fecha de aprobación 20 de octubre de 1972

Entrada en vigor 15 de julio de 1977

Este Convenio tenía por objeto actualizar y sustituir el Reglamento para prevenir los abordajes de 1960, que se adjunto el Convenio SOLAS adoptado aquel año, el cual como es lógico ya se había quedado obsoleto ante la evolución del tráfico y transporte marítimo internacional.

El Convenio de 1972 también incorporó el procedimiento de aceptación tácita. Una de las innovaciones más importantes del Reglamento de 1972 fue la importancia que se concedía a los dispositivos de separación del tráfico.

Una de las innovaciones mas importantes del Reglamento de Abordajes 1972 fue la importancia que se conferia a los dispositivos de separacion del trafico – la regla 10 proporciona orientacion para determinar la velocidad de seguridad, el riesgo de abordaje y la conducta de los buques dentro o en la proximidad de los dispositivos de separacion del trafico

b Aspectos Relevantes

El Convenio agrupa las disposiciones en secciones que tratan de las reglas de rumbo y gobierno luces marcas y señales acusticas y luminosas Hay tambien cuatro (4) anexos que contienen prescripciones tecnicas relativas a la posicion y características de las luces y marcas aparatos de señales acusticas, señales adicionales para buques de pesca que se encuentren faenando muy cerca de otros y sobre señales internacionales de socorro Se proporciona orientacion para determinar la velocidad de seguridad el riesgo de abordaje y la conducta de buques que circulen dentro o en la proximidad de dispositivos de separacion del trafico

La Regla 10 dispone que los buques que utilicen esos dispositivos deberan navegar en la via de circulacion apropiada, siguiendo la dirección general de la corriente del trafico indicada para dicha via y manteniendo su rumbo fuera de la linea de separacion o de la zona de separacion del trafico En lo posible, los buques evitaran cruzar las vias de circulacion Cuando sea necesario cruzar una

via de circulacion, debera hacerlo siguiendo un rumbo que en la medida de lo posible forme una perpendicular con la direccion general de la corriente del trafico

Otras reglas se refieren a la navegacion de buques en canales angostos la conducta de los buques en condiciones de visibilidad reducida buques con capacidad de maniobra restringida y disposiciones relativas a buques restringidos por su calado

Las reglas incluyen tambien prescripciones relativas a luces especiales para aerodeslizadores cuando operen en la condicion sin desplazamiento, a la exhibicion de una luz amarilla por encima de la luz blanca de proa en el caso de buques dedicados a una operacion de remolque la exhibicion de luces especiales y señales diurnas en buques dedicados a operaciones de dragado o submarinas y acerca de las señales acusticas que han de darse en casos de visibilidad reducida Los detalles técnicos de construccion y posicion de las luces y marcas se han recogido en un anexo separado

Un **aerodeslizador** tambien designado con el termino ingles *hovercraft*, es un vehiculo que se desliza al lanzar un chorro de aire contra una superficie que se encuentra debajo de el esto genera un **colchón de aire** o **cojin de aire** que le permite, en principio, moverse sobre cualquier superficie horizontal lo suficientemente regular, como llanuras sobre el agua, la nieve arena o hielo, sin estar propiamente en contacto con ella Algunos pueden desplazarse a velocidades superiores a los 150 km/h

4 Convenio Internacional sobre la Seguridad de los Contenedores, 1972 (CSC)

a Antecedentes

Fecha de aprobación 2 de diciembre de 1972

Entrada en vigor 6 de septiembre de 1977

Malcolm McLean era un transportista terrestre de origen humilde. Un día, mientras descargaba unos bultos de su vehículo y los colocaba uno por uno en el interior de un buque del puerto, reflexionó el por qué no era posible levantar la carrocería del camión y subirla al buque con toda la mercancía. Le pareció lo más lógico, puesto que llevar uno a uno los fardos o las cajas era un trabajo realmente pesado que suponía una gran pérdida de tiempo. Así pues, la idea básica de McLean era la de poder llenar un buque con estos contenedores y descargarlos en su destino y cargar otros.

McLean llevó esa idea a un grupo de amigos entre los que se encontraba el Ingeniero Charles Tushing. Este último tomó la idea básica de McLean e incorporó algunos detalles técnicos sobre cómo levantar los contenedores y depositarlos en los barcos. Según explica el presidente de la Fundación de Historia de la Contenerización, es el mismo sistema básico que se utiliza hoy día.

El primer buque portacontenedores fue el Ideal-X que zarpo el 26 de abril de 1956 del puerto de Newark con 58 contenedores de 20 pies de altura y en seis dias llego a Houston. El exito fue casi inmediato, lo unico que faltaba era crear un sistema viable para poder hacer todo el proceso de una forma eficiente y rapida. De hecho, el exito fue tan fulgurante que la compañía Dupont lleno el buque con contenedores para su viaje de regreso a Newark. Habida cuenta del rapido incremento de la utilizacion de contenedores para el transporte de mercancías por mar, y la construccion de buques portacontenedores especializados, la OMI se comprometo en 1967 a estudiar la seguridad de la contenerizacion en el transporte maritimo.

El contenedor en si resulto ser el aspecto de estudio mas importante. La OMI, en cooperacion con la Comision Economica para Europa, elaboro un proyecto de convenio y en 1972, en una conferencia convocada conjuntamente por las Naciones Unidas y la OMI, se aprobo el convenio concluido.

b Aspectos Relevantes

El Convenio sobre la seguridad de los contenedores, 1972, tiene dos objetivos. El primero es mantener un elevado nivel de seguridad de la vida humana en el transporte y manipulacion de contenedores, estableciendo procedimientos de prueba generalmente aceptables y prescripciones conexas de resistencia que han resultado adecuadas a lo largo de los años.

El otro objetivo es facilitar el transporte internacional de contenedores proporcionando reglas de seguridad internacionales uniformes aplicables igualmente a todos los modos de transporte de superficie. De esta manera puede evitarse la proliferación de reglas nacionales de seguridad divergentes. Las prescripciones del Convenio se aplican a la gran mayoría de los contenedores utilizados internacionalmente con excepción de los dedicados especialmente al transporte por vía aérea. Como no se tenía la intención de que resultasen afectados todos los contenedores, furgonetas o cajas reutilizables, el ámbito de aplicación del Convenio se limita a los contenedores de un determinado tamaño mínimo con accesorios en las esquinas. Pieza de anclaje para colocar en los extremos de los contenedores que se sujeta con los Twist_locks dispositivos estos que permiten su manipulación, sujeción o apilamiento.

El Convenio establece procedimientos en virtud de los cuales los contenedores que se utilicen en el transporte internacional deberán haber sido aprobados respecto de su seguridad por la Administración de un Estado Contratante o por una organización que actúe en su nombre.

La Administración o su representante autorizado facultará al fabricante para que coloque en los contenedores aprobados una placa de aprobación relativa a la seguridad con los datos técnicos pertinentes. La aprobación de la cual dará fe la placa de aprobación relativa a la seguridad, otorgada por un Estado Contratante, debe ser reconocida por otros Estados Contratantes.

Este principio de aceptación recíproca de contenedores aprobados en cuanto a su seguridad es la clave del Convenio una vez aprobado y con la placa correspondiente, se espera que el contenedor circule en el transporte internacional con el mínimo de formalidades de control de seguridad

El mantenimiento posterior de un contenedor aprobado es responsabilidad del propietario al cual incumbe que el contenedor se someta periódicamente a revisión. El Anexo técnico del Convenio prescribe específicamente que el contenedor ha de ser objeto de diversas pruebas que representen una combinación de las prescripciones de seguridad tanto para el transporte de tierra como para el transporte marítimo

Se ha dotado de flexibilidad al Convenio arbitrando procedimientos de enmienda simplificados que permiten adaptar rápidamente los procedimientos de prueba a las exigencias del tráfico internacional de contenedores

El Código Internacional de Transporte de Mercancías Peligrosas por Bultos (IMDG)*, contenido en el Capítulo VII del Convenio SOLAS, realiza un tratamiento más específico de los buques portacontenedores al transportar estos contenedores comúnmente conocidos como '**contenedores IMO**' que son aquellos que transportan algún tipo de mercancía peligrosa y que deben ser segregados para evitar riesgos por incompatibilidades entre mercancías

*Ver OMI Código IMDG Código Internacional de Mercancías Peligrosas Volumen I Edición 2006

El Código IMDG en su punto 1.2.1 define

“Buque celular buque en el que los contenedores se cargan bajo cubierta dentro de fosos especialmente proyectados en los que quedan permanentemente estibados los contenedores durante el transporte por mar

Los contenedores que se cargan en cubierta en estos buques van apilados y sujetos mediante dispositivos especiales

Contenedor elemento del equipo de transporte de carácter permanente y por lo tanto suficientemente fuerte para poderse utilizar repetidas veces proyectado especialmente para facilitar el transporte de mercancías por uno o varios modos de transporte sin manipulación intermedia de la carga y para que se pueda sujetar y/o manipular fácilmente para lo cual está dotado de los adecuados accesorios, y aprobado de conformidad con lo dispuesto en el Convenio Internacional sobre la Seguridad de los Contenedores (CSC) 1972 enmendado. El término 'contenedor' no incluye ni vehículos ni embalajes o envases. No obstante sí incluye los contenedores transportados sobre chasis. Por lo que respecta a los contenedores para el transporte de material radiactivo véase 2.7.2

Además, el Código IMDG establece, mediante una serie de gráficas y cuadros las normas de segregación entre *contenedores IMO* siempre diferenciando entre los portacontenedores convencionales — con bodegas y cubiertas — y los open top — sin bodega propiamente dichas sino una única

cubierta que empieza en el mismo FLAT de bodega del buque – que para cumplir de forma más adecuada con el Código IMDG, que ya se están diseñando con una (1) o dos (2) bodegas en la proa del buque. También se menciona el transporte de contenedores en buques Ro Ros.

5. CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE NORMAS DE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR, 1978.

a. Antecedentes.

Fecha de aprobación: 7 de julio de 1978.

Entrada en vigor: 28 de abril de 1984.

(**Nota:** Las enmiendas de 1995 –véase más abajo- representaron una revisión completa del Convenio).

El estudio del trabajo marítimo puede decirse que constituye un tema fronterizo, que linda entre el Derecho laboral y el Derecho Marítimo. Sin embargo estamos frente a un asunto de singular trascendencia, que tiene por actores a la gente de mar, sobre quienes descansa finalmente un trabajo lleno de riesgos.

La importancia que tiene la actividad desarrollada por la gente de mar en el contexto del comercio internacional, se traduce finalmente en la consolidación de los mercados y en el desarrollo económico de los países, pues la arremetida de un mundo globalizado cada vez más competitivo es ineluctable. Que no puede lucharse contra ello, inevitable.

Roger Jambu -como recuerda el profesor José Domingo Ray- refiriendose al "particularismo del Derecho Laboral Maritimo" y a las condiciones especiales del trabajo a bordo dice que desde el punto de vista del Derecho del Trabajo, el buque puede ser definido como una fábrica que funciona sin detenerse que su personal no puede dejar aun fuera de las horas de trabajo y cuya funcion es desplazarse a una cierta distancia de su lugar de origen Hay algunos elementos inherentes a la vida del personal navegante que ningun progreso tecnico puede reducir siendo asi que las reglas del Derecho Laboral Terrestre no se adaptan bien a la vida particular del marino (Ray 1997)

b Aspectos Relevantes

El termino gente de mar comprende a la tripulacion que firma el contrato de ajuste En el contrato de ajuste a la subordinacion caracteristica de todo contrato de trabajo se agrega la dependencia jerarquica frente al capitan -como delegado de la autoridad y encargado del gobierno y direccion del buque- y la particularidad del trabajo a bordo del buque la misma que impide aplicar la normativa que regula el trabajo terrestre, por las condiciones sui generis en que se desenvuelve el hecho tecnico de la navegacion

El denominado contrato de ajuste, tambien conocido como contrato de enrolamiento o de embarque, es un contrato de caracteristicas especiales, pues vincula al armador o a su representante -que en caso de la explotacion de un buque mercante puede ser un agente general o maritimo- con la dotacion o gente

de mar. Doctrinalmente, se entiende por dotación de un buque al conjunto de todos los individuos embarcados -de capitán a paje- que son necesarios para la dirección del buque, maniobras y servicio del mismo, un concepto que comprende al capitán, pilotos, maquinistas, pescadores —este último claro si hablamos de una embarcación pesquera- y demás cargos a bordo. Con relación a las personas que integran la dotación, cabe diferenciar los conceptos de oficiales y tripulación.

Dicho lo anterior, el Convenio STCW se trató del primer Convenio que estableció prescripciones básicas relativas a la formación, titulación y guardia para la gente de mar a nivel internacional. Las disposiciones técnicas del Convenio figuraban en un anexo dividido en seis (6) capítulos. El primero de ellos contiene disposiciones generales y los otros las que se resumen seguidamente:

1. Sección de Puente. Este capítulo expone los principios fundamentales que procede observar en la realización de las guardias de navegación. Establece además los requisitos mínimos aplicables a la titulación de capitanes, primeros oficiales y pilotos de primera clase encargados de guardias de navegación en buques de arqueado bruto igual o superior a 200 toneladas. Otras reglas tratan de las prescripciones mínimas obligatorias para oficiales a cargo de guardias de navegación y patrones de buques de menos de 200 toneladas de arqueado bruto y para marineros que hayan de formar parte de una guardia de navegación. El capítulo incluye también reglas encaminadas a garantizar en todo momento la suficiencia y la actualización de conocimientos de los capitanes y oficiales de puente. En una serie de anexos figuran otras prescripciones.

2 Seccion de Maquinas Este capitulo expone los principios fundamentales que procede observar en la realizacion de las guardias de maquinas Incluye requisitos minimos aplicables a la titulacion de maquinistas navales jefes y maquinistas navales primeros de buques cuya maquina propulsora principal tenga una potencia igual o superior a 3 000 Kw y para buques con potencia propulsora de entre 750 Kw y 3 000 Kw tambien se establecen requisitos minimos aplicables a la titulacion de oficiales de maquina encargados de la guardia en camaras de maquinas tradicionalmente provistas de dotacion y de los maquinistas designados para prestar servicios en camaras de maquinas sin dotacion permanente y el capitulo establece tambien los requisitos minimos aplicables a los marineros que hayan de formar parte de las guardias en la camara de maquinas

3 Seccion de Radiocomunicaciones La primera regla de este capitulo se refiere al servicio de escucha radioelectrica y al mantenimiento del equipo El capitulo establece seguidamente los requisitos minimos aplicables a la titulacion de oficiales radiotelegrafistas y operadores de radio asi como los requisitos minimos para garantizar en todo momento la suficiencia y la actualizacion de esos conocimientos Otra regla establece requisitos minimos aplicables a la titulacion de operadores radiotelefonistas

4 Requisitos Especiales para el personal de buques tanque Este capitulo trata de los requisitos minimos adicionales aplicables a la formacion y competencia de capitanes oficiales y marineros de petroleros quimiqueros y gaseros

5 Suficiencia en el Manejo de Embarcaciones de Supervivencia Este capítulo se refiere a los requisitos mínimos aplicables a la expedición de títulos de suficiencia en el manejo de embarcaciones de supervivencia. Las prescripciones del Convenio fueron incrementadas con veintitres (23) resoluciones adoptadas por la Conferencia, muchas de las cuales contienen disposiciones más pormenorizadas sobre los temas que abarca el Convenio.

El 7 de julio de 1995 se adoptaron unas importantes enmiendas a este Código que representaron una importante revisión del Convenio. Una de las características principales de la revisión es la aprobación de un nuevo Código de Formación, al que se han trasladado muchas reglas de carácter técnico. La parte A del Código es de obligado cumplimiento mientras que la parte B tiene carácter de recomendación. Al dividir las reglas de ese modo, se facilita la labor de administración y se simplifica el trabajo de revisarlas y actualizarlas.

El Convenio de Formación original de 1978 había sido criticado por diversos motivos. Hubo quien señaló la existencia de muchas frases vagas como "que a juicio de la Administración sea satisfactorio" que daban lugar a diversas interpretaciones. Otros se quejaron de que el Convenio nunca se aplicaba uniformemente y no imponía ninguna obligación estricta a las Partes en lo referente a su implantación. Por otra parte, estaba ampliamente reconocido que, después de 17 años, urgía actualizar el Convenio. Algunas de las enmiendas más

importantes aprobadas por la conferencia se refieren al Capítulo I (Disposiciones generales) Estas comprenden lo siguiente

Las Partes en el Convenio están obligadas a facilitar información detallada a la OMI sobre las medidas administrativas que hayan adoptado para asegurar el cumplimiento del Convenio. El Comité de Seguridad Marítima (CSM) el órgano técnico principal de la OMI, usará esa información para determinar cuáles son las Partes capaces de demostrar que pueden dar plena efectividad al Convenio. Otras Partes podrán entonces aceptar los títulos expedidos por las Partes que responden a lo dispuesto en el Convenio.

Se considera que esa prescripción tiene importancia especial porque significa que los Gobiernos tendrán que dejar muy claro que tienen los recursos administrativos de formación y titulación necesarios para implantar el Convenio. El Convenio original no exigía tal prueba, lo que produjo quejas en el sentido de que había grandes diferencias de un país a otro en los niveles alcanzados y que, por tanto, los títulos no eran siempre dignos de confianza. En la parte A del Código de Formación, que es de obligatorio cumplimiento, hay otras reglas que tratan sobre este asunto. Se han mejorado los procedimientos relativos al ejercicio de la supervisión por el Estado rector del puerto con objeto de poder intervenir si se descubren deficiencias que constituyen un peligro para las personas, los bienes o el ambiente. Se han introducido medidas encaminadas a impedir la fatiga del personal de guardia.

b 1 El Código de Formación

Las reglas del Convenio tienen el apoyo de ciertas secciones del Código Marítimo. En términos generales, el Convenio contiene ciertas prescripciones fundamentales ampliadas y aclaradas posteriormente en este Código. La parte B del Código contiene orientaciones con carácter de recomendación, cuya intención es ayudar a las partes a implantar el Convenio a los miembros de los OMI. Las partes en el presente Convenio considerando que es deseable acrecentar la seguridad de la vida humana y de los bienes en el mar y la protección del medio marino estableciendo de común acuerdo normas internacionales de formación, titulación y guardia para la gente del mar.

Las medidas recomendadas no son obligatorias y los ejemplos citados sirven únicamente para ilustrar el modo de cumplir ciertas prescripciones del Convenio. No obstante, las recomendaciones representan en general un enfoque que ha quedado armonizado tras las deliberaciones pertinentes en el seno de la OMI y las consultas con otras organizaciones internacionales.

No obstante, hasta el 1 de febrero de 2002, las partes podrán seguir expidiendo, reconociendo y refrendando los títulos que eran válidos antes de esa fecha respecto de la gente de mar que haya comenzado su formación o servicio de mar antes del 1 de agosto de 1998.

6 CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE BUSQUEDA Y SALVAMENTO MARITIMOS, 1979

a Antecedentes

Fecha de aprobacion 27 de abril de 1979

Entrada en vigor 22 de junio de 1985

Si bien la obligacion de todo buque de acudir en auxilio de otros buques en peligro quedo consagrada tanto por la tradicion como en tratados internacionales (tales como el Convenio SOLAS) no existia hasta la aprobacion en 1979 del Convenio Internacional sobre Busqueda y Salvamento Maritimos (Convenio SAR) ningun instrumento internacional que comprendiera las operaciones de busqueda y salvamento. En algunas zonas existian organismos bien organizados capaces de facilitar asistencia de manera eficaz y rapida en otras, no existia absolutamente nada.

Cada pais organizaba la coordinacion de las operaciones de busqueda y salvamento de acuerdo con sus propias necesidades y en la manera dictada por sus propios recursos. Como resultado de esto los planes organizativos de caracter nacional se elaboraron siguiendo diferentes enfoques. La falta de similitud entre dichos planes y la falta de acuerdos y de procedimientos normalizados a nivel mundial dan lugar a dificultades particularmente en las fases iniciales del alerta. En algunos casos, esto puede resultar en el uso antieconomico de las

instalaciones y medios de búsqueda y salvamento o en la duplicación innecesaria de los esfuerzos

Se encargó a la OMI mejorar esta situación y en primera instancia, se elaboró un manual sobre operaciones de búsqueda y salvamento que serviría de guía para quienes necesitan auxilio en el mar o para aquellos que se encuentran en condiciones de proporcionar ayuda. Fue adoptado por la Asamblea de la OMI en 1971 bajo el título "Manual de búsqueda y salvamento para buques mercantes (Manual MERSAR)". El Manual fue actualizado varias veces habiéndose adoptado las últimas enmiendas en 1992 que entraron en vigor en 1993.

El Manual MERSAR facilitaba orientación a las personas que durante emergencias marítimas necesitan auxilio o se encuentran en situación de proporcionar auxilio a otros. En particular estaba concebido para ayudar al capitán de cualquier buque al que se pida que realice operaciones de búsqueda y salvamento (SAR) con objeto de auxiliar a personas en peligro.

En 1978 el Comité de Seguridad Marítima (CSM), principal órgano técnico de la OMI, aprobó un segundo manual llamado "Manual OMI de búsqueda y salvamento (Manual IMOSAR)" con objeto de ayudar a los gobiernos a implantar el Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos. El manual proporcionaba orientaciones en vez de prescripciones para una política común de búsqueda y salvamento marítimos, alentando a todos los Estados ribereños a que establezcan organizaciones que sigan los mismos principios y que permitan a

los Estados vecinos cooperar y facilitar ayuda mutua. El manual fue actualizado en 1992 y las enmiendas entraron en vigor en 1993.

b Aspectos Relevantes

En 1979 una conferencia convocada por la OMI en Hamburgo aprobó el Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos (Convenio SAR) que entró en vigor en 1985. Su propósito fue elaborar un plan SAR internacional de manera que, independientemente del lugar donde ocurría el accidente, el salvamento de las personas en peligro en el mar sería coordinado por un organismo SAR, y de ser necesario mediante la cooperación entre organismos SAR vecinos.

El Convenio SOLAS 1974 alienta a la cooperación de este tipo y las Partes en el mismo "se comprometen a garantizar la adopción de medidas que exijan la vigilancia de costas y el salvamento de personas que se hallen en peligro cerca de las costas en el mar. Dichas medidas comprenderán el establecimiento, la utilización y el mantenimiento de las instalaciones de seguridad marítima que se juzguen necesarias".

El objetivo principal del Convenio es facilitar la cooperación entre los Gobiernos y entre las personas que participan en operaciones de búsqueda y salvamento en el mar mediante el establecimiento de un plan internacional de búsqueda y salvamento. El Convenio internacional para la seguridad de la vida

humana en el mar 1974 fomenta este tipo de cooperacion, por cuanto las Partes se obligan 'a garantizar la adopcion de las medidas que exijan la vigilancia costera y el salvamento de personas que se hallen en peligro en el mar Dichas medidas comprenderan el establecimiento la utilizacion y el mantenimiento de las instalaciones de seguridad maritima que se juzguen necesarias y viables"

Las prescripciones tecnicas del Convenio de Busqueda y Salvamento figuran en su Anexo Las Partes en el Convenio estan obligadas a garantizar que se toman medidas para la creacion de servicios de busqueda y salvamento adecuados en sus aguas costeras Se alienta a las Partes a que concierten con Estados vecinos acuerdos de busqueda y salvamento que entrañen el establecimiento de regiones de busqueda y salvamento, la utilizacion mancomunada de sus instalaciones el establecimiento de procedimientos comunes la formacion y visitas de enlace El Convenio dispone que las Partes adopten medidas que hagan posible la rapida entrada en sus aguas territoriales de unidades de salvamento de otras Partes

El Convenio establece luego las medidas preparatorias que deben adoptarse, incluido el establecimiento de centros y subcentros coordinadores de salvamento y los procedimientos operacionales que han de seguirse en el caso de emergencias o alertas y durante operaciones de busqueda y salvamento Ello incluye la designacion de un jefe en el lugar del siniestro y las responsabilidades que asume Se exige a las Partes en el Convenio que establezcan sistemas de notificacion para buques en virtud de los cuales los buques informen de su

situacion a una radio estacion costera. Esto permite reducir el intervalo entre la perdida de contacto con un buque y la iniciacion de las operaciones de busqueda y contribuye tambien a que se pueda determinar rapidamente a que buques se podra recurrir para prestar asistencia incluida la asistencia medica, en caso necesario.

En virtud del Convenio los oceanos se han dividido en regiones de busqueda y salvamento y en cada region los paises han estado tratando de convenir entre ellos la region de busqueda y salvamento por la cual cada uno de ellos es responsable. Esta red mundial se concluyo provisionalmente tras una Conferencia celebrada en septiembre de 1998 en Fremantle (Australia).

b 1 Enmiendas de 1998

El 18 de mayo de 1998, se adoptaron unas importantes enmiendas al Convenio de Busqueda y Salvamento definiendo las obligaciones de los Gobiernos y concediendo mayor importancia al planteamiento de caracter regional y a la coordinacion entre las operaciones de busqueda y salvamento maritimos y aeronauticos. Se confia en que el Convenio revisado resulte mas aceptable para los Estados que todavia no han ratificado el Convenio internacional sobre busqueda y salvamento 1979 ya que al 1 de febrero de 1999 el Convenio solo habia sido ratificado por 60 paises, cuyas flotas mercantes combinadas representan menos del 50% del tonelaje bruto mundial.

La revision es de aplicacion al cuerpo principal del Convenio que figura en un Anexo dividido en capitulos. Se han actualizado los terminos y definiciones que figuran en el capitulo 1 y se ha redactado de nuevo el texto del capitulo 2 que trata de la organizacion y la coordinacion para definir con mayor claridad las obligaciones de los Gobiernos.

En virtud del nuevo texto, las Partes ya sea separadamente o en cooperacion con otros Estados, deben establecer los elementos basicos de un servicio de busqueda y salvamento y en el se establece la forma en que se ha de organizar dicho servicio y se ha de desarrollar la competencia de cada pais en la materia.

Se exige a las Partes la formacion de centros coordinadores de las operaciones de salvamento que funcionaran 24 horas al dia y tendran personal debidamente formado que posea conocimientos prácticos del idioma ingles.

En el nuevo capitulo 2 se estipula que las Partes "se aseguraran de que existe la coordinacion mas estrecha posible entre los servicios maritimos y los aeronauticos".

La OMI y la Organizacion de Aviacion Civil Internacional (OACI) han elaborado conjuntamente el Manual Internacional de Busqueda y Salvamento Aeronauticos y Maritimos (IAMSAR) a fin de sustituir el Manual de busqueda y salvamento para buques mercantes (MERSAR) publicado originalmente en 1971,

y el Manual OMI de búsqueda y salvamento (IMOSAR) publicado originalmente en 1978

Otros capítulos del Convenio de Búsqueda y Salvamento revisado tratan de la Cooperación entre los Estados (capítulo 3) y de los Procedimientos operacionales (capítulo 4) que incorpora los anteriores capítulos 4 (Medidas preparatorias) y 5 (Procedimientos operacionales)

El capítulo 4 contiene los procedimientos que se han de seguir por ejemplo durante las actividades iniciales, las fases de emergencia la iniciación de las operaciones de búsqueda y salvamento cuando se desconozca la situación del objeto de la búsqueda y la coordinación de las actividades de búsqueda y salvamento. En el nuevo capítulo 4 se indica que "Las operaciones de búsqueda y salvamento se prolongarán cuando sea posible hasta que no quede esperanza razonable de encontrar supervivientes"

El capítulo 6 original (Sistemas de notificación para buques) ha sido actualizado y numerado ahora como capítulo 5

En el se establece que los sistemas de notificación para buques deberían facilitar información de última hora acerca del movimiento de los buques en caso de que se produzca un suceso que entrañe peligro a fin de ayudar a las actividades de búsqueda y salvamento

7 CONVENIO CONSTITUTIVO DE LA ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE TELECOMUNICACIONES MARITIMAS POR SATELITE, 1976

a Antecedentes

Fecha de aprobación 3 de septiembre de 1976

Entrada en vigor 16 de julio de 1979

La OMI reconoció el potencial de ayuda de las comunicaciones por satélite en situaciones de emergencia en el mar poco después del lanzamiento, en 1962, del primer satélite de telecomunicaciones del mundo el Telstar. En febrero de 1966 el Comité de Seguridad Marítima (CSM) de la OMI decidió estudiar los requisitos operacionales de un sistema de comunicaciones por satélite para fines marítimos exclusivamente. En 1973 la OMI decidió convocar una conferencia con el objeto de establecer un nuevo sistema de comunicaciones marítimas basado en la tecnología de los satélites.

b Aspectos Relevantes

La Conferencia se reunió por primera vez en 1975 y celebró tres períodos de sesiones en el tercero de los cuales, en 1976 fueron adoptados el Convenio constitutivo de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas y un Acuerdo de Explotación. El Convenio establece que el objetivo de INMARSAT es mejorar las comunicaciones marítimas, contribuyendo así a mejorar las

comunicaciones de socorro y las destinadas a la seguridad de la vida humana en el mar el rendimiento y la explotacion de los buques, los servicios maritimos de correspondencia publica y los medios de radio determinacion

La Organizacion consta de una Asamblea un Consejo y una Direccion General a cuyo frente hay un Director General cuyas funciones respectivas han quedado definidas Un Anexo del Convenio esboza procedimientos para la solucion de controversias El Acuerdo de Explotacion fijo un tope de capital inicial de la Organización de 200 millones de dolares de los Estados Unidos Las participaciones en la inversion se determinan de acuerdo con la utilizacion del segmento espacial de INMARSAT La cual inicio sus operaciones en 1981 y tiene su sede en Londres El 16 de octubre de 1985 se enmendo dicho Convenio, permitiendo que INMARSAT proporcionara servicios a las aeronaves, ademas de a los buques

El 19 de enero de 1989 se enmendo nuevamente el Convenio permitiendo que INMARSAT proporcionara servicios a vehiculos terrestres, ademas de a buques y aeronaves Una de las enmiendas se refiere al cambio de nombre de la Organización por el de Organizacion Internacional de Telecomunicaciones Moviles por Satelite abreviado como INMARSAT Esta modificacion es resultado de los cambios ocurridos desde la creacion de la Organizacion y la ampliacion de sus servicios del sector maritimo a otros medios de transporte Tambien se introdujeron modificaciones en el articulo 13, que trata sobre la composicion del Consejo de INMARSAT

b 1 Reestructuración de INMARSAT

En septiembre de 1998 la Asamblea de Gobiernos Miembros de INMARSAT acordó privatizar en abril de 1999. Sin embargo, INMARSAT conservará un órgano intergubernamental que garantice que la organización cumpla con sus obligaciones de servicio público, incluidas las relativas al Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM).

El SMSSM, que entró plenamente en vigor el 1 de febrero de 1999, es en esencia una red mundial de comunicaciones automatizadas de emergencia para buques que se encuentran en el mar. Esto significa que todos los buques de pasaje y de carga de tonelaje superior a 300 toneladas deberán estar equipados con equipo radioeléctrico que cumpla con las normas internacionales dispuestas en el sistema.

El concepto básico es que las autoridades de búsqueda y salvamento en tierra, así como todos los buques que se encuentren en las inmediaciones del buque en peligro, pueden ser alertados rápidamente mediante técnicas de comunicación terrestres y por satélite de una situación de peligro de modo que puedan prestar asistencia a las operaciones coordinadas de búsqueda y salvamento con mínima demora.

El Convenio SAR de 1979 fue proyectado con el objetivo de facilitar un sistema mundial para responder ante emergencias, mientras que el SMSSM se

creo con objeto de facilitarle el apoyo de unas comunicaciones eficaces, imprescindible para su éxito

Tanto el SMSSM como el Convenio SAR son muy importantes para la seguridad marítima y están proyectados para garantizar que toda emergencia marítima anunciada mediante una llamada de auxilio será respondida de forma eficaz e inmediata. Los días en que un buque podía desaparecer sin dejar rastros han terminado

8 CONVENIO INTERNACIONAL DE TORREMOLINOS PARA LA SEGURIDAD DE LOS BUQUES PESQUEROS, 1977

a Antecedentes

Fecha de aprobación 2 de abril de 1977

Entrada en vigor Un año después de que 15 Estados que tengan en conjunto un 50% de la flota mundial de buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 m hayan ratificado el Convenio

La seguridad de los buques pesqueros fue motivo de preocupación para la OMI desde su creación pero las grandes diferencias existentes en el proyecto y utilización de los buques pesqueros y otros tipos de buques siempre había constituido un gran obstáculo para poder incluirlos en el Convenio para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar y en el Convenio de Líneas de Carga

b Aspectos Relevantes

El Convenio ha sido ratificado por 18 Estados, pero ha sido sustituido por el Protocolo de 1993. El Convenio adoptado en una Conferencia celebrada en Torremolinos (España) fue el primero de índole internacional sobre la seguridad de los buques pesqueros.

El Convenio contiene prescripciones de seguridad para la construcción y el equipo de buques pesqueros nuevos con cubierta y destinados a la navegación de altura, de eslora igual o superior a 24 metros, incluidos los que procesan las capturas.

Por lo que respecta a los buques existentes, las prescripciones se refieren tan solo al equipo radioeléctrico.

Una de las características más importantes del Convenio es que por vez primera se incluyen prescripciones de estabilidad en un instrumento internacional.

Otros capítulos tratan de cuestiones tales como construcción, integridad de estanquidad y equipo, instalaciones de máquinas e instalaciones eléctricas y espacios de máquinas sin dotación permanente, protección, detección y extinción de incendios, protección de la tripulación, dispositivos de salvamento, procedimientos de emergencia, reuniones de inspección y ejercicios, radiotelegrafía y radiotelefonía, y aparatos náuticos de a bordo.

b 1 Protocolo de 1993

El 2 de abril de 1993 se adoptó El Protocolo de Torremolinos de 1993, cuya entrada en vigor se tenía para un año después de que haya sido ratificado por 15 Estados que reúnan como mínimo 14 000 buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros, lo que equivale aproximadamente al 50% de la actual flota pesquera mundial. Solo se han recibido cinco aceptaciones.

En el decenio de 1980 resultó claro que el Convenio original difícilmente entraría en vigor debido principalmente a razones técnicas. Por ello, se decidió reemplazarlo con un nuevo texto en forma de Protocolo.

El Protocolo actualiza el Convenio original y toma en cuenta la evolución tecnológica de los últimos años y la necesidad de adoptar un enfoque pragmático respecto a la pronta ratificación de un instrumento que es necesario para regular la seguridad de los buques pesqueros y de sus tripulaciones.

El Protocolo que enmienda e incorpora el Convenio original, también se aplica a los buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros, incluidos los buques que también procesan sus capturas.

La finalidad del Protocolo es eliminar las disposiciones del Convenio original que planteaban dificultades a los Estados, y permitir así su entrada en vigor lo antes posible.

El Protocolo también responde a los avances habidos desde la aprobación del Convenio de 1977 en la actividad pesquera y la tecnología de los buques pesqueros, relacionados con la seguridad de los buques pesqueros y de los pescadores. La tendencia a explotar en gran escala las zonas pesqueras de aguas profundas y el que se pesque en aguas alejadas exigen unas condiciones de vida y de trabajo para los pescadores más seguras y más confortables. Esto ha obligado al sector pesquero a proyectar y construir una nueva generación de buques pesqueros más modernos y más complejos. Para operar con éxito, estos buques han de equiparse con equipos avanzados de localización de bancos de pesca y de navegación. Aunque se siguen utilizando eficazmente redes de arrastre, se intenta que estas sean favorables al medio ambiente con el fin de preservar los recursos pesqueros y los fondos marinos.

Entre los buques pesqueros modernos, la tendencia general, si se quiere que el buque sea económicamente rentable, ha de ser que este cuente con mejoras en las máquinas y en los artes de pesca, al igual que con adelantos en los aspectos relativos a la seguridad en su acepción más amplia y mejores condiciones de trabajo para los pescadores. Las disposiciones relativas a la seguridad contenidas en el Protocolo incluyen los espacios de máquinas controlados automáticamente, dispositivos de salvamento mejorados, trajes de inmersión y ayudas térmicas, sistemas de comunicación por satélite y otros componentes del sistema mundial de socorro y seguridad marítimos.

b 2 Conferencia de Ciudad del Cabo Sudafrica

Del 9 al 11 de octubre de 2012, se celebro en Ciudad del Cabo Sudafrica una conferencia diplomatica para analizar los obstaculos y facilitar los mecanismos que permitieran que dicho Convenio entrara en vigor

Se establecio que el Acuerdo entrara en vigor 12 meses despues de la fecha en que por lo menos 22 Estados que tengan como minimo 3 600 buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 m que operen en alta mar en total hayan manifestado su consentimiento en obligarse por el mismo

Ademas se instó a los Estados a que faciliten, o dispongan que se facilite en colaboracion con la Organizacion, asistencia a aquellos Estados que tengan dificultades para dar cumplimiento a las prescripciones del Acuerdo y que soliciten tal asistencia y se le pidio a la Organizacion Maritima Internacional que intensifique sus esfuerzos para facilitar a los Estados la asistencia que puedan necesitar en la implantacion del Acuerdo y que adopte las disposiciones adecuadas a tal efecto en el marco de su Programa integrado de cooperacion tecnica

**CAPITULO II LAS RESPONSABILIDADES PARA LOS ESTADOS DERIVADAS
DEL CUMPLIMIENTO DE LOS CONVENIOS INTERNACIONALES DE
SEGURIDAD MARITIMA.**

En virtud de las disposiciones aplicables de la Convencion de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar 1982 (CONVEMAR) y de los Convenios de la OMI las Administraciones tienen la responsabilidad de promulgar leyes y reglamentos y de tomar todas las medidas necesarias para dar efectividad plena a esos instrumentos a fin de asegurarse de que por lo que respecta a la seguridad de la vida humana en el mar y la proteccion del medio marino, los buques son aptos para el servicio al que estan destinados y estan tripulados por personal maritimo competente

Al tomar medidas para prevenir reducir y controlar la contaminacion del medio marino, los Estados actuaran de manera que ni directa ni indirectamente, transfieran daños o peligros de una zona a otra, o transformen un tipo de contaminacion en otro (Articulo 195 de la CONVEMAR) ¹

La Organizacion maritima Internacional (OMI), en virtud del Plan Voluntario de Auditorias de los Estados miembros de la misma y a fin de supervisar y fiscalizar que sus miembros cumplieran a cabalidad con los lineamientos plasmados en los distintos convenios internacionales maritimos, entre ellos indudablemente los de seguridad maritima, dividio las responsabilidades de los Estados en responsabilidades como Estado de abanderamiento rector de puerto y ribereño

¹ CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR 1982 Ley 38 del 4/1/96 GO No 23 056 del 12/6/96

A Responsabilidades como Estado de abanderamiento

1 Implantacion

A fin de cumplir sus obligaciones y responsabilidades eficazmente los Estados de abanderamiento deberian poner en practica politicas mediante la promulgacion de legislacion nacional y la elaboracion de orientaciones que contribuyan a implantar y a hacer cumplir las prescripciones de los convenios sobre seguridad y prevencion de la contaminacion en los que sean Partes y asignar responsabilidades en el seno de sus Administraciones para actualizar y revisar dichas politicas segun sea necesario

Los Estados de Abanderamiento deberian habilitar los recursos y procedimientos necesarios para administrar un programa de seguridad y proteccion del ambiente que incluya, como minimo instrucciones administrativas a los efectos de implantar la legislacion y las normas internacionales aplicables asi como para elaborar y difundir la reglamentacion nacional necesaria para su interpretacion

Igualmente, recursos destinados a garantizar el cumplimiento de las prescripciones de los instrumentos obligatorios de la OMI mediante un programa de auditoria e inspeccion independiente de cualquier entidad administrativa que expida los certificados exigidos y la documentacion pertinente, asi como de las entidades en las que los Estados de Abanderamiento hayan delegado autoridad para expedir los certificados prescritos y dicha documentacion Recursos que

aseguren el cumplimiento de las prescripciones del Convenio de Formacion 1978 enmendado es decir entre otros recursos destinados a garantizar que

- La formacion, la evaluacion de la competencia y la titulacion de la gente de mar se ajusten a las disposiciones del Convenio

Los titulos y refrendos expedidos en virtud del Convenio de Formacion indiquen debidamente la competencia de la gente de mar utilizando la terminologia adecuada de dicho Convenio asi como terminos identicos a los utilizados en todo documento relativo a la dotacion minima de seguridad que se haya expedido al buque

- Se pueda llevar a cabo una investigacion imparcial de cualquier fallo debido a la accion u omision de los titulares de los certificados o refrendos expedidos por esa Parte, que pueda constituir una amenaza directa para la seguridad de la vida humana o de los bienes en el mar o para el medio marino
- Puedan retirarse suspenderse o cancelarse los certificados o refrendos expedidos por el Estado de Abanderamiento cuando este justificado y sea preciso hacerlo para evitar un fraude

- Las medidas administrativas incluidas las referentes a las actividades de formacion evaluacion y titulacion que se apliquen bajo la supervision de otro Estado, seran tales que el Estado de Abanderamiento asuma la responsabilidad de garantizar la competencia de capitanes oficiales y demas gente de mar que preste servicio en los buques con derecho a enarbolar su pabellon
- Recursos que permitan llevar a cabo investigaciones sobre siniestros y la aplicacion de medidas oportunas y adecuadas respecto de los buques en que se hayan identificado deficiencias
- La elaboracion, documentacion y provision de orientaciones sobre las prescripciones que se dejan a criterio de la Administracion en los pertinentes instrumentos obligatorios de la OMI

Los Estados de Abanderamiento deberian asegurarse de que los buques con derecho a enarbolar su pabellon cuentan con tripulacion suficiente y eficaz, de acuerdo con los principios sobre dotacion de seguridad adoptados por la OMI

2 Delegacion de autoridad

Los Estados de Abanderamiento que autorizan a organizaciones reconocidas para que actuen en su nombre en materia de inspecciones, reconocimientos, expedicion de certificados y documentos marcado de buques y

otras tareas reglamentarias exigidas en virtud de los convenios de la OMI deben reglamentar dicha autorización de conformidad con la regla XI-1/1 del Convenio SOLAS a fin de

- Asegurarse de que la organización reconocida tenga suficientes recursos en cuanto a capacidad técnica de gestión y de investigación para llevar a cabo las tareas encomendadas de conformidad con las "Normas mínimas para las organizaciones reconocidas que actúen en nombre de la Administración" recogidas en la pertinente resolución de la OMI ²
- Establecer por escrito un acuerdo oficial entre la Administración y las organizaciones reconocidas que, como mínimo abarque los elementos indicados en la pertinente resolución de la OMI⁴, o disposiciones jurídicas equivalentes, que podrán basarse en el modelo de acuerdo para autorizar a organizaciones reconocidas que actúan en nombre de la Administración ³
- Dar instrucciones específicas sobre las medidas que conviene adoptar en el caso de que se considere que un buque no es apto para hacerse a la mar en condiciones de seguridad, sin poner en peligro a las personas que se encuentran a bordo o que constituye una amenaza inaceptable para el medio marino

- Facilitar a la Organización Reconocida todos los instrumentos pertinentes de la legislación nacional que hagan efectivas las disposiciones de los convenios, junto con la interpretación correspondiente o precisar si las normas de la Administración superan en algún aspecto las prescripciones de los convenios
- Exigir que la Organización Reconocida mantenga un registro capaz de proporcionar a la Administración los datos necesarios para facilitar la interpretación de las reglas de los convenios

Los Estados de Abanderamiento que designen inspectores para que efectúen inspecciones y reconocimientos en su nombre deberían reglamentar el proceso de designación de conformidad con las orientaciones de la Organización

Los Estados de Abanderamiento deberían establecer o participar en un programa de supervisión que cuente con los recursos adecuados para vigilar y comunicarse con las Organizaciones Reconocidas, a fin de cerciorarse del pleno cumplimiento de sus obligaciones internacionales mediante

- El ejercicio de su autoridad para efectuar inspecciones adicionales con objeto de garantizar que los buques que enarbolan su pabellón cumplen efectivamente con los instrumentos obligatorios de la OMI

- La realizacion de los reconocimientos adicionales que juzguen necesarios para garantizar que los buques autorizados a enarbolar su pabellon cumplen las prescripciones nacionales que complementan las de los convenios de la OMI
- La facilitacion de los servicios de un personal que conozca bien las normas y reglamentos del Estado de Abanderamiento y de las organizaciones reconocidas y que pueda llevar a cabo una supervision eficaz de dichas organizaciones sobre el terreno

a La IACS y las Sociedades de clasificacion

a 1 Introduccion

La IACS es una organizacion formada por un conjunto de sociedades clasificadoras de nivel internacional, de las cuales 10 forman parte en calidad de miembros y una en calidad de miembro asociado

La IACS reúne a las sociedades clasificadoras de mayor prestigio a nivel internacional con el objetivo de alcanzar una aplicacion uniforme entre todas ellas de los estandares de trabajo y practicas necesarias para el ejercicio de sus funciones como clasificadoras de buques y en representacion de las administraciones maritimas de diferentes pabellones

La IACS está formada por las siguientes sociedades clasificadoras: ⁴

Miembros:

American Bureau of Shipping (ABS).

Bureau Veritas (BV).

China Classification Society (CCS).

Det Norske Veritas (DNV).

Germanischer Lloyd (GL).

Korean Register (KR).

Lloyd's Register (LR).

Nippon Kaiji Kyokai (NKK).

Registro Italiano Navale (RINA).

Russian Maritime Register of Shipping (RS).

OMC Overseas Marine Certification Services (OMCS) (ClassOMCS)

RCB Registro Cubano de Buques (RCB Sociedad Clasificadora)

Asociado:

Indian Register of Shipping (IRS).

⁴ La admisión de una sociedad de clasificación como miembro de la IACS está basado en el cumplimiento de estrictos requisitos por parte de la sociedad aspirante. Desde el 30 de Junio del año 2000 la IACS no acepta sociedades en calidad de miembro asociado (el estado de miembro asociado se mantendrá durante 15 años tras su aprobación, periodo tras el cual el Consejo decidirá sobre su continuidad. Así mismo, el Consejo de la IACS aceptará la admisión de nuevos miembros, los cuales deberán aportar garantías de su integridad y elevados estándares de funcionamiento. Algunos requisitos para optar al estado de miembro son: 30 años de experiencia como sociedad de clasificación con regulaciones propias. Mínimo de 1500 buques clasificados, mayores de 100 GT. Plantilla mínima de 150 inspectores y 100 técnicos especialistas formados conforme los procedimientos de la IACS. Poscer un certificado válido de sistema de gestión de calidad de conformidad con la IACS. Datos obtenidos del documento IACS Charter, publicado en la página web de la IACS. www.iacs.org.uk (junio 2008).

El conjunto de sociedades de clasificación que forman la IACS han contribuido en la clasificación e inspección de más del 90% de los buques que componen la capacidad de carga mundial la construcción y diseño de los cuales cumple con sus estándares normativa y regulaciones ⁵

a 2 Funciones

La principal función de la IACS se centra en el desarrollo de normativa técnica de diferente índole abarcando la mayoría de aspectos dentro de la construcción marítima, así como el establecimiento de procedimientos y criterios para el desarrollo de los peritajes y auditorías que deben realizarse a los buques desde su misma construcción

La normativa desarrollada por la IACS trata de establecer un marco mínimo respecto los requisitos técnicos, de diseño equipamiento y otros aspectos que conciernen al proyecto constructivo de un buque sea cual sea su tipología a modo de punto de partida para la normativa que imponga cada sociedad

A partir de esta normativa marco, las sociedades clasificadoras que forman la IACS, son completamente libres de establecer diferentes normas y requisitos técnicos siempre que como mínimo resulten equivalentes al propuesto por la

⁵ Datos obtenidos de la página web de la IACS www.iacs.org.uk (junio 2015)

IACS o bien sean mas restrictivos o el criterio tecnico a aplicar resulte mas exigente y que en todo caso se garantice si cabe, una mayor seguridad e integridad estructural del buque o sus diferentes elementos y equipamiento

La normativa desarrollada por la IACS puede diferenciarse en las siguientes tipologias

Reglas Estructurales Comunes (Common Structural Rules) son aquellas reglas de tipo tecnico-constructivo que establecen los minimos requisitos exigibles a los elementos estructurales y de equipamiento del buque, asi como las bases y principios empleados en su diseño y calculo los procedimientos para la realizacion de las diferentes pruebas y otros requisitos relacionados. Se trata de una normativa muy extensa que se desarrolla especificamente para la construccion de cada tipo de buque. Sobre esta normativa las sociedades pueden establecer diferentes requisitos siempre que resulten mas restrictivos. Desde su aprobacion la IACS establece la fecha para su incorporacion a la normativa particular de cada sociedad de clasificadoras.

Requisitos Unificados (Unified Requirements) son aquellas resoluciones sobre aspectos directamente relacionados o tratados especificamente por los requisitos de alguna regla especifica de las sociedades clasificadoras, y que afecta a la practica o la filosofia general en que se basa la normativa de las sociedades. Deben ser ratificados por cada sociedad de clasificacion e incorporados a su normativa particular en un periodo de un (1) año desde su aprobacion por la IACS.

La existencia de un requisito unificado no obliga a las sociedades que no hayan establecido normativa concreta respecto el tipo de buque, el elemento o estructura que se pretenda regular, a hacerlo, si han escogido no disponer de esa clase de normativa. Estos requisitos son de carácter mínimo, de forma que cada sociedad puede establecer requisitos más estrictos.

Requisitos Procedimentales (Procedural Requirements) son aquellas resoluciones adoptadas respecto de aspectos de procedimiento que deben ser seguidos por las sociedades clasificadoras. Desde su aprobación, la IACS establece el periodo en el cual deben ser incorporados a los procedimientos y prácticas de cada sociedad clasificadora.

Interpretaciones Unificadas (Unified Interpretations) se trata de resoluciones adoptadas sobre aspectos que se derivan de la implementación de los requisitos establecidos por las Convenciones o Recomendaciones de la OMI.

Cada resolución puede incorporar interpretaciones uniformes respecto las regulaciones o resoluciones de la OMI sobre aquellos aspectos que la convención ha dejado a desarrollar por la administración o ha establecido de forma muy vaga.

Recomendaciones y Guías (Recommendations and Guidelines) se trata de publicaciones que abarcan un amplio abanico de temas relacionados con resoluciones adoptadas por la propia IACS, que sin ser en todos los casos de carácter normativo, establecen una serie de consejos de gran utilidad para el sector industrial marítimo en general.

Con el objetivo de garantizar una uniformidad respecto los procedimientos y estándares de trabajo de las sociedades que forman la IACS, todas ellas deben cumplir de forma obligatoria con el Sistema de Gestion de Calidad (Quality Management System) desarrollado por el secretariado para la calidad y el comite de calidad de la IACS

Este es el unico sistema de gestion de calidad que reconoce la IACS para las sociedades que la forman, y establece una serie de guias para el desarrollo de la actividad de cada sociedad medios para medir los resultados de las mismas y procedimientos para el desarrollo e implementacion de las mejoras que se consideren necesarias, mediante el analisis de las no-conformidades que puedan surgir

Entre otros aspectos, el Sistema de Gestion de Calidad destaca especialmente la imparcialidad e integridad con la que las sociedades deben desarrollar sus tareas libres de cualquier presion financiera o economica para garantizar la aplicacion integra de la normativa y el desarrollo independiente de sus actividades

a 3 Las Sociedades Clasificadoras

Dado el objetivo principalmente normativo y regulador de la IACS en el marco de las funciones ya comentadas resulta imprescindible destacar el papel de las Sociedades Clasificadoras a titulo particular, dada la importancia y

repercusión en el sector que tienen las diferentes funciones y servicios que realizan en múltiples ámbitos del sector marítimo. La clasificación de buques es aquella actividad que realizan las Sociedades Clasificadoras a petición de los futuros armadores o propietarios de buques durante todas las fases del proceso de construcción de un buque y posteriores.

La clasificación de los buques es un requisito básico para su cumplimiento con la legalidad internacional y la OMI obliga a que todo buque que se emplee en el tráfico internacional se encuentre clasificado por alguna sociedad clasificadora. Por otra parte, muchos Estados condicionan el derecho a enarbolar su pabellón a los buques clasificados únicamente por determinadas sociedades, a fin de garantizar que su construcción cumple con la normativa OMI y las regulaciones nacionales.

Los estándares de las sociedades clasificadoras actúan como referencias contractuales entre los astilleros y los futuros armadores o propietarios. Por tanto, para la clasificación de un buque por parte de una determinada sociedad, el buque debe diseñarse en base a la normativa y requisitos establecidos por la sociedad clasificadora escogida.

Una vez se aprueban los diseños y planos se inicia la fase constructiva en el astillero, en la cual la sociedad estará presente durante todo el proceso, supervisando la construcción y garantizando que todos los materiales y elementos empleados en ella cumplen con sus requisitos y están certificados por ella. Una vez finaliza la construcción del buque, habiendo sido realizada satisfactoriamente.

y conforme los diseños y normas establecidas por la sociedad, se emiten los certificados de clase (Certificate of Class) para el casco y la maquina. Los certificados de clase tendran una validez de unos cinco (5)años durante los cuales la sociedad realizara inspecciones periodicas para garantizar que el buque se mantiene en condiciones de seguridad y sigue cumpliendo con los estandares de la sociedad. Tras el periodo de validez de los certificados se realiza una nueva inspeccion del casco y la maquina y sus componentes, para la expedicion de un nuevo certificado de clase por su periodo de validez.

La sociedad clasificadora tambien se encarga de garantizar que las distintas pruebas a las que deben someterse los elementos estructurales y funcionales del buque, durante la fase final de construccion se realicen conforme los procedimientos de la sociedad. Asi mismo la sociedad esta presente en las pruebas de mar que deben realizarse al buque para comprobar que sus prestaciones esten conformes con las especificadas en la fase de diseño.

Podemos sintetizar las funciones de las Sociedades Clasificadoras respecto la clasificacion de buques nuevos en los siguientes puntos

- a) Establecer los estandares constructivos, revision y aprobacion del diseño
- b) Supervision de la construccion y certificacion de los materiales y equipos empleados

- c) Supervision de las pruebas estructurales, funcionales y las pruebas de mar
- d) Emision de los Certificados de Clase y otra documentacion
- e) Seguimiento periodico del mantenimiento y estado del buque

a 4 Inspeccion y certificacion de buques en nombre de las Administraciones Maritimas

Muchas administraciones maritimas de diferentes pabellones reconocen y autorizan a ciertas sociedades clasificadoras para actuar en su lugar en lo que respecta a las inspecciones a la emision de certificados de conformidad con los convenios y codigos internacionales, y a otra normativa maritima de caracter nacional

Las administraciones maritimas pueden autorizar en diferentes niveles a las sociedades clasificadoras para actuar en su nombre. En algunos casos la sociedad adquiere plena autorizacion y se delega en ella todo el proceso de inspeccion y certificacion mientras que en otros casos las administraciones maritimas son parte activa del proceso, requiriendo la participacion de la sociedad en ciertos aspectos del proceso de certificacion, quedando su actuacion condicionada por ciertas restricciones

Las actividades de inspeccion y certificacion de las sociedades clasificadoras en nombre de las administraciones maritimas de los Estados que para ello las autorizan suelen estar relacionadas con las siguientes convenciones y codigos internacionales que surgen del seno de la Organizacion Maritima Internacional (OMI) y entre ellos indudablemente los concernientes a la seguridad maritima que detallamos anteriormente

3 Cumplimiento

Los Estados de abanderamiento deben adoptar todas las medidas necesarias para que los buques autorizados a enarbolar su pabellon y las entidades y personas sujetas a su jurisdicción observen las normas y reglas internacionales a fin de garantizar el cumplimiento de sus obligaciones internacionales. Entre otras dichas medidas deben incluir

- La prohibicion de que los buques autorizados a enarbolar su pabellon zarpen antes de que puedan hacerlo de acuerdo con lo prescrito en las reglas y normas internacionales
- La inspeccion periodica de los buques autorizados a enarbolar su pabellon para verificar que la condicion real del buque y su tripulacion corresponde a los certificados que lleva
- Que durante la inspeccion periodica mencionada en el subparrafo 2, dicta que el inspector se asegure de que la gente de mar asignada a los buques

esta familiarizada con sus funciones específicas y todos los dispositivos instalaciones equipos y procedimientos del buque

- La verificación de que la dotación del buque puede coordinar de manera eficaz sus actividades en una situación de emergencia y en el desempeño de las funciones fundamentales para la seguridad y la prevención o atenuación de la contaminación
- El establecimiento de sanciones, en las leyes y reglamentos nacionales, cuya severidad sea suficiente para disuadir a los buques que están autorizados a enarbolar su pabellón de infringir las normas y reglas internacionales
- El inicio de acciones contra los buques autorizados a enarbolar su pabellón cuando después de una investigación se concluya que han infringido normas y reglas internacionales independientemente del lugar donde se haya producido la infracción
- El establecimiento de sanciones en las leyes y reglamentos nacionales, cuya severidad sea suficiente para disuadir a los titulares de certificados o refrendos expedidos bajo su autoridad de infringir las normas y reglas internacionales

- El inicio de acciones contra los titulares de certificados o refrendos cuando despues de una investigacion se concluya que han infringido normas y reglas internacionales independientemente del lugar donde se haya producido la infraccion

Los Estados de Abanderamiento deberian elaborar y poner en practica un programa de control y supervision que permita

- Efectuar investigaciones rapidas y minuciosas sobre los siniestros y segun proceda informar a la OMI al respecto
- La recopilacion de datos estadisticos para poder analizar las tendencias e identificar los problemas
- Actuar rapidamente ante las deficiencias y los presuntos sucesos de contaminacion notificados por los Estados rectores de puertos o los Estados ribereños
- Garantizar mediante su legislacion nacional, el cumplimiento de los instrumentos aplicables de la OMI

- Contar con suficiente personal calificado para implantar y hacer cumplir la legislación nacional mencionada en el subpárrafo 15.1 incluido el personal necesario para efectuar investigaciones y reconocimientos
- Disponer de suficiente personal cualificado para investigar los casos en que otros Estados rectores de puertos hayan detenido a buques autorizados a enarbolar su pabellón
- Disponer de suficiente personal cualificado para investigar los casos en los que los Estados rectores de puertos hayan cuestionado la validez de un certificado o un refrendo, o la competencia de los titulares de certificados o refrendos expedidos bajo su autoridad
- Garantizar la formación de sus inspectores e investigadores y supervisar sus actividades

Cuando se informe a un Estado de que un buque con derecho a enarbolar su pabellón ha sido detenido por un Estado Rector de Puerto, el Estado de Abanderamiento debe cerciorarse de que se adoptan las medidas correctivas necesarias para que el buque en cuestión cumpla inmediatamente lo dispuesto en los convenios internacionales aplicables

Los Estados de Abanderamiento, o las Organizaciones Reconocidas que actuen en su nombre solo expediran o refrendaran certificados internacionales a un buque tras haber comprobado que satisface todas las prescripciones aplicables. Los Estados de Abanderamiento solo expedirán certificados de competencia internacionales o los refrendos correspondientes, si han determinado previamente que la persona solicitante reúne todos los requisitos exigibles.

a 1 Inspectores del Estado de abanderamiento

El Estado de abanderamiento determinara y documentara las responsabilidades, autoridad e interrelacion de todo el personal que gestiona, realiza y verifica tareas que afectan a la seguridad y la prevencion de la contaminacion.

El personal responsable o encargado de efectuar los reconocimientos, inspecciones y auditorias en los buques y las compañías regidos por los pertinentes instrumentos de la OMI debe contar como minimo con las calificaciones apropiadas, obtenidas en una escuela nautica o en una institucion de enseñanza maritima, además del periodo de embarque pertinente en calidad de oficial en posesion de un certificado de competencia valido con arreglo a lo dispuesto en el Capitulo II/2 o III/2 del Código de Formacion y haberse mantenido al día en sus conocimientos tecnicos sobre los buques y sus operaciones, despues de obtener la certificacion mencionada.

Un diploma o título equivalente, reconocido por el Estado en la rama pertinente de ingeniería o ciencias expedido por una institución de educación superior debería tener una experiencia mínima de tres (3) años como oficial de puente o de máquinas a bordo de un buque. Igualmente, debe tener una experiencia de trabajo de tres (3) años como mínimo. Además, dicho personal debe poseer los conocimientos apropiados tanto prácticos como teóricos obtenidos mediante programas de formación documentados, sobre los buques y sus operaciones, así como sobre las disposiciones de los instrumentos pertinentes nacionales e internacionales necesarios para desempeñar sus funciones como inspectores del Estado de Abanderamiento. El resto del personal que ayude a efectuar las tareas mencionadas debe contar con una capacitación y una formación y estar sometido a una supervisión que se ajusten al trabajo que este autorizado a realizar.

El Estado de Abanderamiento debe haber puesto en práctica un sistema documentado para la calificación del personal y la actualización continua de sus conocimientos según sean las tareas que este autorizado a efectuar. Según las funciones que se vayan a desempeñar las calificaciones deben comprender:

- Conocimiento de las normas y reglamentos nacionales e internacionales aplicables a los buques y sus operaciones a las compañías, las tripulaciones y la carga
- Conocimiento de los procedimientos que procede aplicar para los reconocimientos, la certificación, el control, la investigación y la supervisión

- Comprension de los objetivos y finalidades de los instrumentos nacionales e internacionales relativos a la seguridad maritima y la proteccion del medio marino y de los programas conexos
- Comprension de los procesos internos y externos tanto a bordo como en tierra
- Competencia profesional necesaria para realizar eficientemente las tareas encomendadas,
- Plena conciencia de la seguridad en todas las circunstancias incluida la seguridad propia
- Formacion o experiencia relacionadas con las diversas tareas que deben llevarse a cabo y preferiblemente tambien en las funciones que se vayan a evaluar

El Estado de Abanderamiento expedira un documento de identificacion que el inspector debe llevar cuando cumpla sus funciones

a 2 Investigacion de accidentes maritimos

Se deben realizar investigaciones despues de todo siniestro maritimo o suceso de contaminacion Dichas investigaciones estaran a cargo de investigadores debidamente calificados, competentes en los aspectos relacionados con el siniestro

El Estado de Abanderamiento debe estar dispuesto a facilitar los servicios de investigadores profesionales independientemente de donde se haya producido el siniestro o suceso

El Estado de Abanderamiento se asegurara de que todos los investigadores poseen los conocimientos y la experiencia necesarios en los ambitos relacionados con sus cometidos habituales. Ademas para ayudar a los investigadores cuando se les asignen tareas distintas de las que normalmente se ocupan el Estado de abanderamiento facilitara el acceso a expertos competentes en las siguientes esferas

- Navegacion y el Reglamento de Abordajes
- Reglamentacion del Estado de abanderamiento sobre los certificados de competencia
- Causas de la contaminacion del mar
- Tecnicas de interrogación
- Compilacion de pruebas
- Evaluacion de la influencia del factor humano

Se debe investigar todo accidente en el que se produzcan lesiones corporales que den lugar a una baja laboral de tres dias o mas, y toda muerte ocurrida como consecuencia de accidentes laborales y de siniestros en buques del Estado de Abanderamiento. Los resultados de las investigaciones deben hacerse publicos

Los siniestros sufridos por los buques se investigaran y notificaran de conformidad con los convenios pertinentes de la OMI y los códigos elaborados por la Organización⁶. Los informes de las investigaciones se remitiran a la OMI junto con las observaciones del Estado de Abanderamiento, de conformidad con las directrices antedichas.

a 3 Evaluación y examen

Los Estados de Abanderamiento evaluarán periódicamente su actuación en cuanto a la puesta en práctica de los procesos administrativos y la utilización de los procedimientos y recursos necesarios para dar cumplimiento a sus obligaciones de conformidad con los convenios en los que son parte.

Entre los parámetros para evaluar la actuación de los Estados de Abanderamiento pueden contarse los índices de detenciones en el marco de la supervisión por el Estado Rector del Puerto, resultados de las inspecciones efectuadas por los Estados de Abanderamiento estadísticas de siniestros, procedimientos de comunicación e información, estadísticas anuales sobre pérdidas de buques (excluidas las pérdidas totales constructivas) y otros indicadores que puedan considerarse oportunos para determinar si la plantilla del personal, los recursos y los procedimientos administrativos son adecuados para cumplir sus obligaciones.

⁶ Véase el Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos adoptado por la Organización mediante la resolución A 849(20) enmendada por la resolución A 884(21) y el Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos (Código de Investigación de Siniestros) adoptado por la Organización mediante la resolución MSC 255(84).

B Responsabilidades de Estado Rector de Puerto

1 Implantación

Los Estados Rectores de Puertos tienen ciertos derechos y obligaciones en virtud de los diversos instrumentos obligatorios de la OMI. Al ejercer sus derechos conforme a lo dispuesto en dichos instrumentos, los Estados rectores de puertos contraen obligaciones adicionales.

Los Estados Rectores de Puertos pueden desempeñar una función primordial para el logro de la seguridad marítima y la protección del ambiente, incluida la prevención de la contaminación.

Su función y responsabilidades con respecto a la seguridad y la protección del ambiente proceden de la combinación de diversos tratados y convenios internacionales y la legislación nacional y, en algunos casos, de acuerdos bilaterales y multilaterales.

2 Cumplimiento

Los Estados Rectores de Puertos deben adoptar todas las medidas necesarias para garantizar que cuando ejercen sus derechos y satisfacen sus obligaciones, acatan las normas internacionales. Varios convenios de la OMI

incluyen disposiciones específicas que facultan el ejercicio de la supervisión por el Estado Rector del Puerto

A este respecto el Convenio SOLAS enmendado por su Protocolo de 1988 el Convenio MARPOL y el Convenio de Formación, también contienen disposiciones que obligan a los Estados Rectores de Puertos a no otorgar a los Estados que no son Partes en los convenios mencionados un trato más favorable que a los que son Partes

Esto significa que los Estados rectores de Puertos están obligados a imponer las prescripciones de los convenios tanto a los Estados que son partes como a los que no lo son

Cuando un Estado Rector de Puerto ejerza su derecho de supervisión, debe establecer procedimientos para administrar un programa de supervisión acorde con las disposiciones de la resolución pertinente adoptada por la Organización ⁷

La supervisión por el Estado Rector del Puerto solo puede ser realizada por funcionarios de supervisión calificados y autorizados para ello de conformidad con los procedimientos pertinentes adoptados por la Organización ⁸

Los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado Rector del Puerto y las personas que les presten asistencia no deberían tener intereses comerciales ni en el puerto en el que se realiza la inspección ni en los buques inspeccionados

⁷ Véase la resolución A 1052(27) "Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto 2011

⁸ Idem

no estaran empleados por organizaciones reconocidas o sociedades clasificadoras ni deberian realizar tareas en su nombre

3 Evaluacion y Examen

Los Estados rectores de puertos evaluaran periodicamente su actuacion tanto con respecto al ejercicio de sus derechos como al cumplimiento de las obligaciones en virtud de los instrumentos obligatorios de la OMI

C Responsabilidades de Estado Ribereño

1 Implantacion

Los Estados ribereños tienen ciertos derechos y obligaciones en virtud de los diversos instrumentos obligatorios de la OMI. Al ejercer sus derechos conforme a lo dispuesto en dichos instrumentos, los Estados ribereños contraen obligaciones adicionales.

Para cumplir cabalmente esas obligaciones, los Estados ribereños deben

- Implantar criterios y orientaciones que faciliten el cumplimiento de sus Obligaciones
- Asignar responsabilidades en el seno de sus Administraciones, a fin de actualizar y revisar, segun sea necesario, todo criterio que se adopte

2 Cumplimiento

Los Estados ribereños deberían adoptar todas las medidas necesarias para asegurarse de que respetan las normas internacionales cuando ejercen sus derechos y cumplen sus obligaciones. Los Estados ribereños deben examinar la conveniencia de elaborar y poner en práctica un programa de supervisión y control según proceda a fin de

- Facilitar la compilación de datos estadísticos de modo que puedan analizarse las tendencias para determinar los aspectos problemáticos
- Responder rápidamente a los sucesos de contaminación ocurridos en sus aguas
- Colaborar con los Estados de abanderamiento y/o los Estados rectores de puerto, según proceda en la investigación de siniestros marítimos

3 Evaluación y Examen

Los Estados ribereños deben evaluar periódicamente su actuación con respecto al ejercicio de sus derechos y al cumplimiento de sus obligaciones con arreglo a los instrumentos obligatorios de la OMI

**CAPITULO III LA SITUACIÓN PANAMEÑA CON RESPECTO A ESTOS
CONVENIOS INTERNACIONALES Y SU INFLUENCIA EN EL COMERCIO
MARITIMO PANAMEÑO**

La Estrategia Maritima Nacional aprobada en el año 2004 cumplio en gran parte sus objetivos estrategicos ejecutados actualmente. En desarrollo de esta Estrategia el Estado Panameño materializo multiples acciones entre las que destacan la formacion de conglomerados del Canal de Panama puertos, instituciones gubernamentales registro de naves, zona libre pesca e industrias maritimas auxiliares, en la modernización de importantes instalaciones receptoras y de almacenamiento de hidrocarburos en la actualizacion de las normas maritimas por medio de la Ley 55 de 2008 de Comercio Maritimo que reforma el Libro II delCodigo de Comercio de Panama la aprobacion de la Ley 56 de 2008 General de Puertos la aprobacion de la Ley de 57 General de Marina Mercante, la incorporacion de los servidores publicos de la AMP al Sistema de Carrera Administrativa, la aprobacion por parte de Panama de la auditoria voluntaria de los Instrumentos Obligatorios de la OMI la ampliacion y desarrollo de terminales portuarias en las ciudades terminales de Panama y Colon, el aumento del trasbordo de carga via ferrocarril, la construccion de nuevas oficinas en los recintos portuarios estatales el desarrollo de un sistema de Monitoreo Satelital de buques de registro panameño la ratificacion e implementacion de convenios internacionales en materia de seguridad y proteccion maritima, prevencion de la contaminacion y facilitacion del transporte maritimo instituciones gubernamentales del Gobierno Nacional entre otras

Por otro lado, es indudable que la actividad maritima tiene un impacto significativo en el desarrollo economico nacional, a tal nivel que hoy en dia es importante que exista una estrecha relacion entre los participantes vinculados a

esta actividad con una vision estrategica a futuro que genere beneficios economicos en los servicios y productos ofrecidos con la calidad costos y caracteristicas exigidas

A Normas que regulan el Sector Maritimo Panameño

Panama, para la elaboracion de su legislacion maritima hace uso del Derecho Comparado y la adapta a su realidad De igual forma presenta ampliamente un conglomerado de normativas regulaciones nacionales y circulares, principalmente de la Organizacion Maritima Internacional (OMI) de la Organizacion Internacional del Trabajo (OIT), esta ultima vinculado, a la implementacion y cumplimiento del Convenio de Trabajo Maritimo, 2006 Instrumento que ha sido ratificado por Panama y adoptado por los gobiernos trabajadores y empleadores de los Estados miembros de la OIT como un instrumento legal innovador, amplio y de alcance global sobre normas de trabajo maritimo para toda la gente de mar sin importar el lugar de origen o la proveniencia del barco donde trabajan

El Convenio de la OIT sobre el Trabajo Maritimo fue adoptado por la Republica de Panamá alrededor de 25 convenios de la Organizacion Internacional del Trabajo relacionados a la actividad laboral maritima, los que en su mayoria se encuentran inmersos en el actual Decreto Ley nº 8 de 26 de febrero de 1998 «por medio del cual se reglamenta el trabajo en el mar y en las vias navegables», legislacion nacional vigente aplicable a bordo de las naves de Registro panameño de servicio

nacional e internacional. El control del cumplimiento que ejerce la Autoridad Marítima a través del sistema de inspecciones y certificación a los buques de registro panameño lo hace de conformidad con las líneas que emanan de los convenios internacionales tales, como el Convenio sobre la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), Convenio internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (MARPOL) Convenio internacional sobre Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (STCW) los cuales han servido de modelo para la redacción del nuevo Convenio sobre el Trabajo Marítimo. De hecho, la Autoridad Marítima de Panamá delega en Organizaciones Reconocidas las funciones de inspección y certificación en virtud de los Convenios que ha ratificado tal y como se recoge actualmente en el CTM_i(2006)

Misión delegada a la Dirección de la Marina Mercante y las inspecciones laborales marítimas de servicio interior que realiza la Dirección de Gente de Mar en cumplimiento de los Convenios de la OIT ratificados por la República de Panamá (edad mínima, seguro por enfermedad o accidentes contrato de enrolamiento, dotación horas de trabajo titulación certificado médico quejas a bordo temas que contempla la nueva normativa laboral marítima)

La ratificación del Convenio por parte de la República de Panamá demuestra su continuo compromiso con la industria marítima y su determinación para asegurar que los buques que enarbolan su bandera cumplan con una alta calidad. Esto implica asegurar el respeto de condiciones de trabajo decentes para los marinos

que trabajan en dichos buques. Se llevo a cabo la modernizacion de las normas reguladoras del sector maritimo portuario elaborando las siguientes leyes

- Ley No. 55 del Comercio Maritimo aprobada por la Asamblea Nacional el 6 de agosto del 2008. Gaceta Oficial del 7 de agosto del 2008. Dicha Ley deroga y moderniza las normas de Derecho Privado del Libro II delCodigo de Comercio y en el Titulo II Capitulo III regula el Contrato de Transporte Multimodal
- Ley No. 56 Ley General de Puertos aprobada por la Asamblea Nacional el 6 de agosto de 2008, publicada en Gaceta Oficial el 7 de agosto del 2008. Establece las normas rectoras de la actividad de los puertos y las instalaciones maritimas que existan o se construyan en la Republica de Panama. el uso de los bienes otorgados en concesion y la prestacion de servicios maritimos. sean estos de naturaleza publica o privado
- Ley No. 57 Ley General de la Marina Mercante aprobada por la Asamblea Nacional el 6 de agosto de 2008. publicada en Gaceta Oficial el 7 de agosto del 2008. Dicha Ley No. 57 regula el Abanderamiento y Registro de Naves, la Seguridad Maritima, las Inspecciones, Accidentes y Sinistros Maritimos, Comunicaciones Maritimas, Disposiciones Administrativas y de Gestion y las Sanciones
- Ley No. 12 de 23 de enero de 2009. 'Que reforma la Ley 8 de 1982 y dicta normas de procedimiento maritimo', publicada en Gaceta Oficial el 28 de enero de

2009 La presente Ley regula la organizacion, la competencia y el procedimiento de la jurisdiccion maritima de Panama a traves de dos (2) Tribunales Maritimos para solucionar litigios maritimos

B Convenios Internacionales

En cuanto al estado de la Ratificacion de los Convenios Internacionales maritimos de Derecho Publico de la Organizacion Maritima Internacional (OMI), la Administracion Maritima panameña ha establecido una sistematica para la coordinacion, desarrollo y seguimiento de los temas tratados en las distintas reuniones de la Organizacion Maritima Internacional (OMI) y con otros organismos internacionales relacionados, a traves del enlace del Departamento de Control y Cumplimiento de la Direccion General de Marina Mercante y este a su vez mantiene coordinacion con la Mision Permanente de Panama ante la OMI, con el fin de unificar criterios sobre la posicion de la Administracion Maritima de Panama, con respecto a los temas en desarrollo en las mismas, las regulaciones aplicables y su subsecuente implementacion

Este procedimiento se aplica a todas las reuniones de la Asamblea Consejo, Comites Subcomites y demas entes pertenecientes a la estructura de la OMI y con otros organismos internacionales cuando sea requerido con la participacion de los departamentos de la DGMM involucrados asi como la Mision Permanente de Panama ante la OMI

Panamá es parte de los siguientes instrumentos obligatorios de la OMI

Panamá es parte de los siguientes instrumentos obligatorios de la OMI Cuadro de Estatus de Ratificación de Convenios			
Convenios y otros Instrumentos conexos	Estatus	Fecha	Legislación Nacional adoptada
SOLAS 1974	En Vigor – Adhesion	25/05/1980	Ley 7 – 27/10/1977
SOLAS Protocolo 1978	En Vigor – Adhesion	14/10/1982	Ley 12 – 9/11/1981
SOLAS Protocolo 1988	En Vigor – Adhesion	17/12/2007	Ley 31 – 11/7/2007
CÓDIGO IGS 2008 (ISM) Gestion seguridad	En Vigor – Adhesion	01/07/2010	Res 106-OMI-77-DGMM
CÓDIGO IMDG 2010 Mercancías Peligrosas	En Vigor – Adhesion	01/01/2012	Res 106-OMI-96-DGMM
CÓDIGO CIG (IGC) 2006 buques gaseros	En Vigor – Adhesion	01/01/2008	Res 106-OMI-53-DGMM
CÓDIGO CIQ (IBC) 2006 quimicos a granel	En Vigor – Adhesion	01/01/2009	Res 106-OMI-54-DGMM
CÓDIGO IMSBC 2008 cargas solidas a granel	En Vigor – Adhesion	01/01/2011	Res 106-OMI-75-DGMM
Lineas de Carga 1966	En Vigor – Ratificación	21/07/1968	Ley 20 – 23/10/1975
Lineas de Carga Protocolo 1988	En Vigor – Adhesion	17/12/2007	Ley 29 – 11/7/2007
CÓDIGO NGV (HSC) 2000 naves de gran velocidad	En Vigor – Adhesion	01/01/2011	Res 106-OMI-86-DGMM
Código IDS (LSA) 2010 dispositivos de salvamento	En Vigor – Adhesion	01/01/2012	Res 106-OMI-98-DGMM
Código Investigación de accidentes 2008 (Investigación de accidentes)	En Vigor – Adhesion	01/01/2010	Res 106-OMI-66-DGMM
CÓDIGO SSCI (FSS) 2010 Seguridad contra	En Vigor – Adhesion	01/01/2012	Res 106-OMI-95-DGMM

incendios			
COLREG 1972 Reglamento Internacional para prevenir los abordajes	En Vigor – Adhesion	14/3/1979	Ley 7 – 9/11/1978
STCW 1978 Normas de Formacion, Titulacion y Guardia	En Vigor – Adhesion	29/9/1992	Ley 4 – 15/5/1992
CÓDIGO CNI 2007 Transporte de combustible nuclear irradiado	En Vigor – Adhesion	01/07/2009	Res 106-OMI-58- DGMM
Proteccion de Buques e Instalaciones Portuarias (Marine Security)			
Convenios y otros Instrumentos conexos	Status	Fecha	Legislacion Nacional adoptada
Codigo PBIP (ISPS) 2005 Protección de los buques y de las instalaciones portuarias	En Vigor – Adhesion	01/01/2009	Res 106-OMI-55- DGMM

Como comentario al cuadro anterior por ejemplo durante el año 2011 se reglamentaron nueve (9) enmiendas obligatorias a Convenios Internacionales ratificados por la Republica de Panama antes de su entrada en vigor logrando el cien por ciento (100%) Por otro lado en el año 2012 se reglamentaron nueve (9) enmiendas obligatorias a Convenios Internacionales ratificadas por la Republica de Panama antes de su entrada en vigor Lo que nos indica que se logro el cien por ciento (100%)

Igualmente en las tendencias de enero de 2013 se reglamentaron siete (7) enmiendas obligatorias a Convenios Internacionales ratificadas por la Republica de Panama antes de su entrada en vigor alcanzando el cien por ciento (100%)

Cabe señalar que los tres (3) periodos evaluados de enero de 2011 a enero de 2013, la Administracion Maritima de Panama ha reglamentado veinticinco (25) enmiendas obligatorias a Convenios Internacionales ratificados por la Republica de Panama antes de su entrada en vigor La Conferencia Internacional del Trabajo Actas Provisionales 3-1A 105 en la reunion, Ginebra mayo-junio de 2016 realizo ENMIENDAS DE 2016 AL CÓDIGO DEL CONVENIO SOBRE EL TRABAJO MARITIMO 2006

Por otro lado conforme Artículo 30 Numeral (5), ademas le corresponde a traves de la Direccion General de la Marina Mercante hacer cumplir sobre los buques de registro panameño las normas legales nacionales y aquellas que formen parte de los convenios internacionales ratificados por la Republica de Panama, referente a la seguridad de la navegacion la proteccion maritima y la prevencion y el control de la contaminación del mar

Sobre el particular la AMP dispone de normas tecnicas y procedimientos para los reconocimientos inspecciones y certificaciones de buques nacionales menores de 500 TB, a los cuales los Convenios OMI no le son aplicables Dentro de dicha normativa se puede citar

- El Decreto No 18 del 30 de mayo de 1984 publicado en Gaceta Oficial No 20 163 del 16 de octubre de 1984 por medio del cual se aprueba el Reglamento para naves de recreo inscritas en la Marina Mercante Nacional de la Republica de Panama
- El Decreto No 45 de 21 de diciembre de 1981, publicado en Gaceta Oficial No 19 488 de 20 de enero de 1982 por el cual se aprueba el Reglamento para naves de menos de 500 toneladas brutas, en servicio fuera de las aguas jurisdiccionales de la Republica de Panama
- Decreto No 61 de 23 octubre de 1979 publicado en Gaceta Oficial No 18 939 del 1 de noviembre de 1979 por el cual se reglamentan los Articulos 8 y 9 de la Ley No 54 de 11 de diciembre de 1926 y se establece el servicio de inspeccion de las naves nacionales maritimas adecuadas a actividades en aguas jurisdiccionales de la Republica de Panama

Adicionalmente Panama mediante Ley No 4 de 15 de mayo de 1992 aprobo el Convenio Internacional sobre Normas de Formacion Titulacion y Guardia para la Gente de Mar 1978 enmendado (Convenio STCW 78 enmendado) y mediante la Resolucion ADM No 148-2011 de 18 de noviembre de 2011 adopta las Enmiendas de Manila de 2010, al Convenio Internacional sobre Normas de Formacion Titulacion y Guardia de la Gente de Mar (Convenio de formacion) 1978 aprobadas en Manila el 25 de junio de 2010

C Flota Mercante

La Marina Mercante panameña fue creada mediante la Ley No. 8 de 1925 que en materia de abanderamiento, presenta múltiples beneficios y ventajas como la eliminación de las restricciones concernientes a la nacionalidad y residencia de los propietarios para adoptar un sistema de registro abierto. Desde entonces, el registro panameño de buques acepta naves pertenecientes a nacionales y extranjeros siempre que cumplan todas las normas de navegabilidad, seguridad marítima, prevención y control de la contaminación, dotación, titulación y guardia de la gente de mar, normas técnicas y de materia fiscal.

La Dirección General de Marina Mercante (DGMM), de la Autoridad Marítima de Panamá (AMP), que administra el registro de buques con bandera panameña ocupando el primer lugar en el mundo hasta el 31 de diciembre de 2015 tenía 218.5 millones de toneladas de registro bruto o un 18% de la flota mundial de acuerdo a las cifras oficiales de IHS Global antes conocida como Lloyd's Register.

El lugar alcanzado por nuestro país se ha debido a múltiples circunstancias de las cuales se nos hace imperativo mencionar las insuperables ventajas que ofrece como por ejemplo contar con una red de consulados especializados en el tema marítimo estratégicamente localizados por todo el mundo, desde los cuales se puede adelantar la gestión de abanderar un buque o cualquier otro trámite relacionado, contar con Tribunales Marítimos que funcionan las veinticuatro (24) horas al día, trescientos sesenta y cinco (365) días al año igualmente la ventaja

fiscal de que los ingresos provenientes de la actividad marítimo-comercial están totalmente exentas del impuesto sobre la renta local

El manejo de una Marina Mercante de esa magnitud, exige de la existencia y funcionamiento de la Autoridad Marítima de Panamá (AMP) comprometida con el cumplimiento efectivo de la normativa marítima aplicable, para tales efectos se adoptó un Sistema de Gestión de Calidad ISO 9001 2008 para alcanzar los más altos estándares de Sistema de Calidad según la Norma ISO 9001 2008, involucrando dentro del mismo a nuestras Sedes de Segumar en Nueva York Tokio y Pireos, según datos vertidos por la Dirección General de Puertos e Industrias Marítimas Auxiliares en el Manual de Calidad GCPM-01 de 14 de enero de 2015

D Organizaciones reconocidas

Una de las características más importantes de un registro de buques es la parte técnica y principalmente, en los Registros de Régimen Abierto es que esencialmente todas las obligaciones de inspección de los buques y su certificación técnica se han transferido a las Sociedades Clasificadoras

El Estado Bandera nombra a la Sociedad Clasificadora de un buque como el 'agente' del Estado Bandera en materia técnica para efectuar las inspecciones y emitir todos los Certificados Técnicos necesarios incluyendo el Certificado de "Clase del Buque". Obviamente sería conveniente mencionar que hasta hace 20 años o quizás un poco menos, cada país marítimo internacional tenía su Sociedad

Clasificadora, por ejemplo un buque del Reino Unido nombraría a Lloyd's Registry mientras que un buque francés sería inspeccionado por Bureau Veritas un buque de Noruega F Shipping por Det Norske Veritas, un buque americano por ABS – American Bureau of Shipping sin embargo con la presencia y el surgimiento de los nuevos registros donde no existen las Sociedades Clasificadoras exclusivas de dicho país o registro, la pregunta más adecuada es ¿A quien se contrata para este menester? La respuesta más adecuada y práctica sería la de obviamente buscar a la mejor compañía que ofrezca el mejor precio por sus servicios

Esto trae como consecuencia que las Sociedades Clasificadoras actualmente tienen entre ellas que competir por obtener nuevos buques como clientes. Una de las ventajas de nombrar a las Sociedades Clasificadoras como Organizaciones Reconocidas es por su competencia técnica y la presencia internacional y el alcance de las mismas. Estas Sociedades Clasificadoras están en la situación de llevar a cabo funciones de regulación en representación de las Administraciones, siempre y cuando cumplan con sus obligaciones para asegurarse que los buques cumplen con los estándares impuestos por las convenciones internacionales.

Obviamente esto trae como beneficio la aplicación de los estándares internacionales por parte de Administraciones que no poseen los medios para la aplicación de dichos estándares a sus buques directamente, pero que desean mejorar la actuación de sus banderas y de sus buques.

De acuerdo con la Resolución A 739 de la OMI los Estados Bandera deben establecer sus controles propios y adecuados sobre las Sociedades Clasificadoras y cualquier otra organización autorizada para conducir las inspecciones obligatorias de sus buques

Estos controles deben incluir pero no limitarse a determinar que la organización tiene medios adecuados para efectuar las responsabilidades que se le encomienda y esto se logra a través de un acuerdo formal que cubra todas las especificaciones de la Resolución A 739 de la OMI

Es competencia de los Estados Bandera especificar detalladamente las instrucciones procesos y acciones que deben de seguirse en caso tal que los buques no cumplan con los requisitos exigidos y que se provea la información necesaria a través de canales de información pre-establecidos en relación a las regulaciones nacionales que emanan de las convenciones marítimas internacionales

Dicho lo anterior la Administración Marítima panameña para asegurar la capacidad y efectividad en el control de los procesos de reconocimiento y certificación estatutaria que efectúan las Organizaciones Reconocidas (ORs) en nombre de la Administración emitió la Resolución JD-019 de 2005 en la cual se establece el reglamento que determina los mecanismos para verificar la efectividad con que las ORs realizan las funciones que le han sido delegadas, y esto motivado porque la calidad de los servicios que estas Organizaciones

brindan esta directamente relacionado con la condicion de seguridad maritima de la flota mercante panameña

Este reglamento entre otras cosas, establece los requisitos necesarios para poder aplicar a convertirse en una Organizacion Reconocida por el Estado panameño ademas dicta las pautas en cuanto a recursos adecuados, gestion medios tecnicos y mecanismos de investigacion para realizar las funciones de realizar reconocimientos y emitir certificaciones estatutarias Igualmente establece la obligacion de una fianza de garantia por B/ 20 000 para hacerle frente a cualquier daño o perjuicio en el ejercicio de sus funciones

Por ultimo, dictamina y especifica cuales son los certificados para los cuales se ha autorizado a dicha Organizacion ya que no todas las Ors pueden emitir todas las variadas certificaciones tecnicas que se derivan de los distintos convenios internacionales sobre seguridad maritima y otros temas

LISTADO DE ORGANIZACIONES RECONOCIDAS POR LA ADMINISTRACIÓN MARITIMA PANAMEÑA

1 American Bureau of Shipping
2 Bureau Veritas
3 China Corporation Register of Shipping
4 China Classification Society
5 Det Norske Veritas
6 Germanischer Lloyd

7 Hellenic Register of Shipping
8 Indian Register of Shipping
9 Inter maritime Certification Services, S A
10 International Naval Survey Bureau (INSB)
11 International Register of Shipping (Panama) Inc
12 Isthmus Bureau of Shipping
13 Korean Register of Shipping
14 Lloyd's Register of Shipping
15 Macosnar Corporation
16 National Shipping Adjuster, Inc
17 Nippon Kaiji Kyokai
18 Overseas Marine Certification Service, Inc
19 Panama Bureau of Shipping
20 Panama Register Corporation
21 Panama Marine Survey & Certification Services, Inc
22 Panama Maritime Documentation Services Inc
23 Panama Shipping Registrar Inc
24 Polski Rejestr Statkow
25 Registro Italiano Navale
26 Russian Maritime Register of Shipping
27 Universal Shipping Bureau Inc
28 Global Shipping Class, Inc

E Seguridad de la Navegación

Han transcurrido muchos años desde que sucedieron los mayores desastres en el mar: pérdidas humanas, derrame de crudo en gran escala, naufragos y pérdidas de materiales incalculables. Esto trajo como consecuencia que las Autoridades Marítimas presten una mayor atención a la elaboración de normas de seguridad.

A lo largo de los años se han adoptado numerosos tratados y convenciones con el objetivo de mejorar la seguridad marítima. Uno de los más importantes, firmado en 1913, después del desastre del Titanic, supuso el establecimiento de la Patrulla Internacional de Icebergs. La Convención Internacional de 1930 sobre Líneas de Máxima Carga reguló la carga de los buques según su tamaño, cargamento y ruta. La Convención Internacional para la Seguridad Marítima, que regula la construcción de buques, fue ratificada por la mayoría de los países marítimos en 1936, y desde entonces ha sido frecuentemente actualizada. Desempeña un papel de gran importancia en la elaboración de estas normas y reglamentaciones la OMI.

1 Inspecciones de Seguridad Marítima

Todas las naves inscritas en la marina mercante panameña deben ser sometidas a una inspección anual con la finalidad de observar si las mismas están cumpliendo con las disposiciones legales relativas a la seguridad de la vida humana en el mar y de la carga, la prevención de la contaminación del medio

marino y las relativas a la idoneidad y dotación mínima de los trabajadores de mar conocida como Inspección ASI

Las citadas inspecciones ASI son de carácter obligatorio y tienen como fundamento legal el Convenio Internacional Sobre la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Convenio SOLAS) y la Ley No. 39 de julio de 1976, por la cual se establece el Servicio de Inspección de las Naves del Servicio Exterior bajo bandera panameña entre otras normas legales

El objetivo de las inspecciones anuales de seguridad marítima es el de verificar que la nave y sus equipos cumplan con las normas de seguridad en lo relativo a las condiciones de navegabilidad y seguridad marítima para prevenir la pérdida de la vida humana en el mar y la contaminación del medio marino

Las ASI son realizadas a nivel nacional por los inspectores de la Autoridad Marítima de Panamá bajo la coordinación de la Sección ASI del Departamento de Navegación y Seguridad Marítima y en el ámbito internacional por los inspectores previamente autorizados por la AMP como lo establece la Ley No. 39 de 1976, que además especifica que el dueño representante e incluso el capitán de la nave tiene la obligación de admitir a bordo el personal de inspección y de cooperar con la realización de las funciones de los inspectores

Los inspectores debidamente identificados y autorizados abordan las naves una vez que se haya comprobado que a la nave no se le efectuó la inspección ASI

dentro de los plazos establecidos teniendo como parametro la fecha de la ultima inspeccion de doce (12) meses para los buques que navegan por aguas internacionales

Por otra parte, se realizan inspecciones de Estado Rector de Puerto, recordemos que todos los actos relacionados con la administracion del registro matricula e inspecciones de los buques de la Marina Mercante panameña estan a cargo de la Direccion General de Marina Mercante (DGMM) que ademas tiene la responsabilidad de hacer cumplir las normas de seguridad de la navegacion prevencion y control de la contaminacion de los mares a los buques de registro panameño y de imponer las sanciones que correspondan por su incumplimiento por sus buques en todo el mundo, asi como de naves extranjeras en su paso por la Republica de Panama, lo que seria la responsabilidad como Estado de Abanderamiento y Estado Ribereño

En materia de inspeccion de buques, la Direccion General de Marina Mercante a traves de su Departamento de Navegacion y Seguridad Maritima cuenta con suficientes inspectores para realizar las inspecciones de Estado Rector de Puerto Se cuenta con el primer sistema mundial de Inspecciones Electronicas de Seguridad denominado 'SISTEMA DE CONTROL DE INSPECCION DE LAS NAVES DE REGISTRO PANAMEÑO Y DE LA GENTE DE MAR, QUE LABORA EN DICHAS NAVES , mejor conocido como "Sistema Pele Marine

Este sistema ha desarrollado para nuestra Administracion y sus inspectores alrededor del mundo para ayudarlos a llevar a cabo el proceso de inspeccion el cual empezo operaciones, oficialmente el dia 1 de abril de 2012 Entre las ventajas que ofrece este sistema tenemos las siguientes

- Facilita la ejecucion del reporte de inspeccion
- Ofrece informacion en linea del buque
- Confirmación inmediata de la solicitud de inspeccion, para lo cual todo el proceso de inspeccion esta conectado
- Opcion de tomar fotos y registros de voz
- Envio de reportes de inspección en linea y el pago de las inspecciones es mas expedito

Este sistema le permite saber la localizacion del inspector y contribuye a reducir las detenciones de naves

Por otra parte se logro la certificacion de todos los Inspectores de Estado de Abanderamiento e Inspectores de Estado Rector de Puerto para realizar inspecciones de acuerdo a lo establecido en el Convenio sobre el Trabajo Maritimo, 2006 (CTM, 2006)

Igualmente existen inspecciones especiales en atención a la edad de los buques, como es el caso de las naves que cuentan con veinte (20) o mas años de construccion Esta inspeccion especial, debe realizarse dentro de los seis (6)

meses anteriores a la solicitud de renovacion de patente reglamentaria y/o licencia de radio. Esta inspeccion tendra una duracion de un (1) año. Al realizarse la inspeccion de los veinte (20) años debe quedar constancia que la nave cumple con la denominada "CIRCULAR 26". Esta Circular esta relacionada con los certificados tecnicos y otros documentos. Este tipo de inspeccion la realizan los Inspectores de Seguridad Maritima en representacion del gobierno panameño o la autoridad del puerto donde atraque la nave. Una vez realizada la inspeccion, el inspector remitira su informe a la Autoridad Maritima de Panama señalando si la nave cumple con todas las condiciones de navegabilidad o si la nave tiene algunas deficiencias. En el caso de que la nave no pase la inspeccion o Circular 26, antes de solicitar la renovacion de la patente reglamentaria o la licencia de radio reglamentaria, el dueño debera subsanar todas las deficiencias.

REQUISITOS PARA LA CIRCULAR 26

1- Copia del Certificado de Seguridad de Construccion
2- Copia del Certificado de Equipo
3- Copia de Certificado de Radio
4- Copia del Certificado de la Licencia de Radio de Panamá
5- Copia del Certificado de Tripulacion Minima
6- Copia del Certificado MODU (solo para naves de plataforma petroliferas)
7- DOC (ISM) y SMC (ISM)
8- Lineas de Carga (LL) (Lines Load)
9- Certificado Internacional para la Prevencion de la contaminacion (IOPP)

10- Certificado de Inspeccion de Alojamiento de la Tripulacion (CICA)
11- Último reporte de Dique Seco (Last Drydock)
12- Reporte de ultima inspeccion de Clase (si la tiene) (Last Class Inspection)
13- Reporte de Correccion de Deficiencias de la ultima Inspeccion de Estado Rector de Puerto (PSC)
14- Copia del ultimo reporte de Inspeccion ASI
15- Certificado de Arqueo (Tonnage Certificate)
16- Debe enviar reporte de correccion de deficiencias de la ultima inspeccion ASI

PARA BUQUES GRANELEROS O TANQUEROS DE MAS DE 150 METROS DE ESLORA

1- Ultima inspeccion del Programa mejorado de reconocimientos para graneleros/banqueros (Last Record of Enhanced Program of Inspection on Bulkcarriers/Oil Tankers)
2- Certificado de Seguridad de Plataforma de Perforacion con ultimo endoso vigente (Modu safety certificate, with the last endorsement)

2 Implementacion del Convenio Internacional Sobre Busqueda y Salvamento (SAR) de 1979

La Administracion Maritima panameña, consciente del compromiso que nace al ser Estado Parte de los convenios SOLAS y CONVEMAR, además de la responsabilidad que surge como registro de buques, líder en el ámbito mundial, es

participe del Acuerdo Internacional del Programa COSPAS SARSAT, mediante el cual se estableció el sistema de Satélites para captar alertas de peligro y datos de localización además de colaborar en las operaciones de búsqueda y rescate (SAR) suscrito entre los Estados Unidos de América, Canadá, Francia y la antigua Unión Soviética el 1 de julio de 1998. El mismo es llevado a cabo por la Autoridad de Aeronautica Civil de la República de Panamá, razón por la cual la Autoridad Marítima de Panamá celebró un Acuerdo de Cooperación Institucional con la Autoridad de Aeronautica Civil en el año 2008 en el que se establecen los mecanismos para reforzar la vigilancia, el monitoreo y la fiscalización de nuestros espacios marítimos y aéreos, a fin de establecer las vías de comunicación correspondientes para mayor facilidad de cooperación.

Es importante resaltar que en la actualidad, con respecto a la implementación de medidas de búsqueda y rescate en Panamá y cuando estén involucrados buques de bandera panameña también interviene el Servicio Nacional Aeronaval de la República de Panamá como una institución policial con especialidad aeronaval adscrita al Ministerio de Gobierno creado a través del Decreto Ley No. 7 de 20 de agosto de 2008. Dentro de la misión principal del Servicio Nacional Aeronaval está conservar el orden público, prevenir, reprimir e investigar los hechos delictivos y las faltas, así como proteger el espacio aéreo y marítimo, las aguas navegables, la plataforma continental submarina y las aguas fluviales y lacustres de la República de Panamá.

Igualmente, en aras de avanzar en lo requerido en el Convenio SAR y a su vez, garantizando la seguridad de nuestra flota mercante desde el año 2009 disponemos del Sistema de Identificación y Seguimiento de Larga Distancia de las naves (LRIT), implementándolo a todas las naves de bandera panameña este sistema transmite automáticamente la identificación del barco, su localización, fecha y hora de la posición proporcionada logrando así un intercambio de información por parte de nuestros buques tal como lo plasma el Convenio SAR cuando indica Sistemas de Notificación en la situación de los buques, recomendando que las Partes establezcan un sistema de notificación de la situación de los buques aplicable en cualquier región de búsqueda de la que sean responsable

Con respecto a las Zonas de búsqueda de la OMI después de la adopción del Convenio SAR 1979 el Comité de Seguridad Marítima dividió los océanos del mundo en 13 zonas de búsqueda y salvamento en cada una de las cuales los países correspondientes tienen una zona de búsqueda y salvamento delimitada de la cual son responsables

En este mismo orden de ideas la Autoridad Marítima de Panamá a través de la Dirección General de Marina Mercante ha realizado determinados esfuerzos para la posible ratificación del Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos 1979, de forma responsable coordinando reuniones con las diferentes Instituciones involucradas en el tema SAR, confeccionando un

borrador de acuerdo con las diferentes instituciones en el cual se establece las funciones de cada Entidad. Cabe destacar que la Republica de Panama ratificó mediante Ley 29 de 18 de abril de 2013, el Convenio Internacional sobre Busqueda y Salvamento Maritimo 1979 (Convenio SAR)

3 Mercancías peligrosas

Las disposiciones del Código IMDG forman parte de la legislación nacional y existen reglamentos nacionales complementarios a dicho Código, así como reglamentos portuarios para la carga peligrosa elaborados por la Dirección General de Puertos e Industrias Marítimas Auxiliares (DGPIMA), por medio del Reglamento de Seguridad e Higiene Portuaria (21-10-88)

Existe supervisión del transporte de mercancías peligrosas por otros medios de transporte distintos al marítimo por medio de las Autoridades de Transporte Terrestre, Aduanas, Policía Nacional y Cuerpo de Bomberos y se considera que es muy necesario un curso sobre manejo preventivo de mercancías peligrosas

4 Seguridad de Contenedores

Panamá como país que colabora con la iniciativa de CTPAT y cumple con el Código PBIP, entre otros, presenta una disposición favorable en materia de seguridad de los contenedores sin embargo no ha ratificado la convención internacional para la seguridad de contenedores CLC-72 cuya ratificación se

considera importante para el país por la gran cantidad de contenedores que son manipulados en sus puertos. Asimismo, existen en el país estadísticas en cuanto al tráfico de contenedores.

Se verifica, por parte de los operadores de cada puerto, que todo contenedor que ingresa al país posea una placa válida de aprobación relacionada con su seguridad.

5 Influencia del factor humano en la Seguridad Marítima

La República de Panamá ha adoptado el Código ISM sobre la Gestión de la Seguridad Marítima según los alcances definidos por la Resolución A 913 (22) de la OMI. La gestión de la Autoridad Marítima, cuenta con un Departamento de Investigación de Accidentes, por medio del cual luego de procesos de investigación de Marina Mercante se detecta el origen de los siniestros arrojando que el factor humano ha sido determinante.

6 Seguridad de los Buques Pesqueros

Si bien el país no es parte del Convenio de Torremolinos 1977 ni de su Protocolo 1993, personal de la AMP, ha participado tanto en capacitaciones de COCATRAM como de la OIT, sobre la importancia de la ratificación e implementación tanto de dicho Convenio, como también de otros instrumentos.

internacionales relacionados a la formacion titulacion guardia y trabajo del personal que presta servicios en estas embarcaciones entre otros

En materia legal se aplica el Decreto N° 45 de 1981, por el cual se aprueba el Reglamento para naves de menos de 500 TB en servicio fuera de las aguas jurisdiccionales de la Republica de Panama (Gaceta Oficial No 19 488 del 20 de enero de 1982 Igualmente, se aplica el Decreto N° 61 del 23 de Octubre de 1979 por el cual se reglamentan los Articulos 8 y 9 de la Ley N° 54 del 11 de Diciembre de 1926 y se establece el servicio de inspeccion de las naves maritimas nacionales dedicadas a actividades en aguas jurisdiccionales de la Republica de Panama (Gaceta Oficial No 18 939 del 1 de Noviembre de 1979

Igualmente existen regulaciones nacionales que establecen las lineas de maxima carga para las embarcaciones de pesca y se aplica el Decreto N° 61 del 23 de Octubre de 1979 Para buques mayores de 24 m de eslora existe un Reglamento y para definir las lineas de maxima carga se realiza el procedimiento de arqueo en tanto que para los menores de 24 m de eslora se aplica un procedimiento simplificado

Se cumple con la Circular MSC/Circ 539, que solicita remitir a la OMI informacion sobre siniestros de buques pesqueros y tripulaciones de buques pesqueros Ademias se aplica la Resolucion N° 603-0418 ALCN de 28 de octubre de 1988, a los buques internacionales que arriban a las aguas nacionales La finalidad de este Reglamento es garantizar que los buques pesqueros de registro panameño de 24 metros de eslora en adelante esten construidos equipados,

mantenidos operados e inspeccionados de forma tal que se alcancen los mas altos niveles de seguridad practicables

En este Reglamento se establece la expedicion del Certificado de Seguridad para los buques de pesca mencionados anteriormente el cual tiene una validez de cinco (5) años sujeto a reconocimientos anuales Este Certificado combina los requisitos de Seguridad de Construccion, Seguridad de Equipo y Seguridad Radiotelefonica o Radiotelegrafica

Para la obtencion del Certificado, los buques pesqueros deberan someterse a una inspección reglamentaria por parte de algunas de las entidades reconocidas por la Republica de Panama Si el buque esta clasificado solamente se debera cumplir con los requisitos del Reglamento si no lo esta debera someterse al reconocimiento complementario que demuestre su aptitud para el servicio

Es importante señalar que este reglamento no aplica a

- Buques empleados exclusivamente para actividades deportivas o recreativas
- Buques empleados exclusivamente para el procesado de peces y otros recursos vivientes del mar
- Buques empleados exclusivamente en investigaciones o adiestramiento
- Buques empleados exclusivamente en el transporte de pescado

Finalmente, con respecto a las normas de Formacion Titulacion y Guardia, del personal de buques pesqueros la AMP a traves de la Direccion General de la Gente de Mar (DGGM), titula a toda la gente de mar que preste

servicios a bordo de buques que no esten Reglamentados por el Convenio Internacional sobre normas de Formacion Titulacion y Guardia de la Gente de Mar 1978 enmendado (Convenio STCW'78 enmendado), conforme a la Resolucion JD No 023-2001 de 5 de diciembre de 2001

F Investigacion de Sinistros Maritimos

Conforme el Decreto No 7 del 10 de febrero de 1998 modificado por la Ley 57 del 6 de agosto del 2008, Art 30 (6) es funcion de la Direccion General de la Marina Mercante llevar a cabo por si misma o por medio de terceros sean estas entidades oficiales o particulares nacionales o extranjeras, las investigaciones sobre accidentes maritimos y derrames o contaminacion del mar en las que se viere involucrado un buque de registro panameño, o un buque de cualquier nacionalidad en los espacios maritimos y aguas interiores panameñas

Existe un Departamento de Investigacion de Accidentes conformado por Oficiales Navales de cubierta y de maquinas quienes entre los requisitos para ser investigadores aprueban cursos SOLAS MARPOL cursos de 45 investigacion modelo OMI y fundamentan su investigacion en el Código de Normas Internacionales y Practicas Recomendadas para la investigacion de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos maritimos:(Res OMI MSC 255(84))

Ademas, la Administracion Maritima de Panama posee una red de investigadores alrededor del mundo, quienes actuan en representacion de Panama El objetivo principal de los reportes finales de las investigaciones es

proporcionar una explicación científica y técnica de cómo sucedieron los hechos y en segundo lugar detectar las posibles causas del accidente y ofrecer recomendaciones a las partes involucradas

A través de la Resolución No 106-12-DGMM del 17 de febrero del 2009 Gaceta No 26342-A publicada el 10 de agosto del 2009, se aprobó un nuevo Reglamento para el Departamento de Investigaciones de Accidentes Marítimos de la Dirección General de la Marina Mercante

Se han realizado Investigaciones de Accidentes Marítimos en cooperación con otras Administraciones Marítimas tales como Japón, Corea, Singapur Vietnam, China Estados Unidos y Reino Unido Esto gracias a la participación de nuestra institución en los distintos Foros Internacionales y Regionales de Investigación de Accidentes y Siniestros Marítimos

G Protección Marítima

Se aplican a los buques las normas nacionales e internacionales ratificadas por Panamá referentes a la protección del buque y las instalaciones portuarias a través del Departamento de Protección de Buque de La Dirección General de la Marina Mercante (DGMM) y además del Departamento de Protección Portuaria de la Dirección General de Puertos e Industrias Marítimas Auxiliares

Por su parte el Departamento de Protección Marítima de Buques de la Dirección General de Marina Mercante en el ámbito de la aplicación normativa utiliza el Código PBIP y el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida

Humana en el Mar 1974 (SOLAS) así como Resoluciones Circulares y Regulaciones adoptadas por esta Administración que dicta la OMI al respecto

CAPITULO IV

EL COMPROMISO DE LA SEGURIDAD MARITIMA CON EL AMBIENTE Y LAS RESPONSABILIDADES PARA EL ESTADO PANAMEÑO

En la Republica de Panama es necesario crear conciencia sobre el grave deterioro del medio ambiente su importancia el daño que se ocasiona a los ecosistemas marinos y terrestres pues es errado pensar que estos recursos naturales son inagotables muy por el contrario son finitos y deben protegerse y conservarse

A continuacion desglosamos las normas internacionales que han incidido en la legislacion nacional respecto a las medidas que deben adoptar los Estados para que la actividad maritima no riña con la proteccion del medio ambiente

A La OMI y la Protección del Medio Marino

Los oceanos tienen una importancia vital para la vida en la tierra No solo porque sirven de vias de comunicacion entre los pueblos y nos entregan una importante cuota de la alimentacion para la humanidad, sino tambien porque constituyen en si un elemento fundamental en el llamado "ciclo de la vida" Este ciclo que todos conocemos se inicia con la evaporacion del agua de los mares transformandola en nubes las cuales a su vez, dan origen a las lluvias que caen sobre la tierra y regresan a traves de rios y entre montañas nuevamente a los oceanos

Esa es la principal razon que tenemos para cuidar nuestros oceanos y preservarlos lo mas limpio posible evitando que se contaminen y transformen en masas de agua sin oxigeno, sin vida como ya ocurre lamentablemente en muchas

areas del planeta Toda la vida depende de la circulacion global del agua sin agua no hay vida en la Tierra Tres son las principales fuentes de contaminacion marina

- Los hidrocarburos
- Los residuos de origen industrial
- Los residuos de origen domestico

La contaminacion por hidrocarburos tiene su origen principalmente en el transporte las actividades costa afuera y los insumos atmosfericos y terrestres vertidos a traves de drenajes

La contaminacion proveniente de la industria tiene su origen en los metales pesados, hidrocarburos vertidos por la industria desechos de origen quimico, desechos mineros y escapes radiactivos

Por ultimo, la contaminacion originada por descargas domesticas puede provenir de fuentes terrestres o desde buques y plataformas costa afuera

Por lo anterior la proteccion de los oceanos se ha convertido en una de las principales cuestiones de las que se ocupan la comunidad internacional y en especial a la maritima siendo asi que a traves de la Organizacion de las Naciones Unidas se creo La Organizacion Maritima Internacional (OMI) como el organismo especializado y foro tecnico donde los Estados miembros, se encargan de adoptar medidas para prevenir la contaminacion marina proveniente de los buques y mejorar la seguridad del transporte maritimo internacional

Pese a que este ultimo se ha incrementado de manera espectacular la contaminacion del mar por petroleo procedente de buques disminuyo un 60% en el decenio de 1980 y los derrames de petroleo se han reducido notablemente en los ultimos 20 años. Esto se debe en parte a la utilizacion de mejores metodos para controlar la eliminacion de desechos y a que los convenios han impuesto controles mas estrictos.

El Convenio internacional para prevenir la contaminacion de las aguas del mar por hidrocarburos, el primero sobre este tema, se aprobo en 1954 y en 1959 la OMI asumio la responsabilidad de administrarlo. A finales de los años sesenta se tomaron nuevas medidas a raíz de una serie de graves accidentes de buques petroleros. Desde entonces la OMI ha adoptado numerosas medidas para prevenir los accidentes y derrames de petroleo en el mar, minimizar sus consecuencias y luchar contra la contaminacion marina, incluida la causada por el vertido de desechos generados por actividades en tierra.

Otros tratados relacionados son el Convenio internacional relativo a la intervencion en alta mar en casos de accidentes que causen una contaminacion por hidrocarburos (1969), el Convenio sobre la prevencion de la contaminacion del mar por vertimiento de desechos y otras materias (1972) y el Convenio internacional sobre cooperacion, preparacion y lucha contra la contaminacion por hidrocarburos (1990).

La OMI tambien se ha ocupado de los peligros que para el medio ambiente plantean ciertas operaciones habituales, como la limpieza de los tanques de los

buques petroleros y la eliminacion de los desechos de las salas de maquinas actividades que medidas en toneladas de vertido plantean mas problemas que los accidentes. El principal instrumento en relacion con este tema es el Convenio internacional para prevenir la contaminacion por los buques (1973), modificado por su Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78). Este Convenio abarca no solo la contaminacion accidental por hidrocarburos y la causada por operaciones realizadas en el mar sino tambien la provocada por sustancias quimicas, mercancías envasadas, aguas residuales, basura y contaminacion atmosferica contemplada dentro de sus 6 anexos.

B El Regimen Internacional de Indemnizacion por Derrames de Hidrocarburos (FIDAC)

Los FIDAC son tres organizaciones intergubernamentales (el Fondo de 1992, el Fondo Complementario y el Fondo de 1971) constituidas por Estados cuyo fin es indemnizar a las victimas de los daños ocasionados por la contaminacion resultante de los derrames de hidrocarburos persistentes procedentes de petroleros.

1 Marco Juridico

El regimen internacional de indemnización de los daños ocasionados por la contaminacion de hidrocarburos se basa actualmente en dos convenios internacionales: el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992) y el Convenio del Fondo de 1992. Estos Convenios fueron aprobados bajo los

auspicios de la Organización Marítima Internacional (OMI) organismo especializado de las Naciones Unidas

El Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 brinda un primer nivel de indemnización que paga el propietario de un buque que ocasiona daños por contaminación. En virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 el propietario del buque tiene responsabilidad objetiva por todo daño debido a la contaminación ocasionada por los hidrocarburos, es decir que el propietario es responsable incluso cuando no existe culpa por parte del buque o su tripulación. No obstante el propietario del buque puede normalmente limitar su responsabilidad financiera hasta una cuantía determinada de conformidad con el arqueo del buque. Dicha cuantía es garantizada por el asegurador de la responsabilidad del propietario del buque. Normalmente, los Convenios solo se aplican a los petroleros que transporten una carga de hidrocarburos persistentes. No obstante en ciertas circunstancias los Convenios se aplican también a los derrames de petroleros sin carga.

El Convenio del Fondo de 1992 brinda un segundo nivel de indemnización, que es financiado por los receptores de hidrocarburos tras su transporte marítimo en los Estados que sean Partes en el Convenio. El Fondo de 1992 fue creado en 1996 cuando entro en vigor el Convenio del Fondo de 1992. Un protocolo que enmienda el Convenio del Fondo de 1992, adoptado en 2003, el Protocolo relativo al Fondo Complementario, brinda un nivel adicional de indemnización por medio del Fondo Complementario que fue constituido en

marzo de 2005. La afiliación a este Fondo está abierta a todo Estado que sea Miembro del Fondo de 1992.

Los Estados que ratifiquen estos instrumentos jurídicos deben implementarlos en su derecho nacional. La legislación nacional debe identificar, entre otras cosas, la autoridad gubernamental responsable de la presentación de informes sobre hidrocarburos e incluye disposiciones para la identificación de toda persona en ese Estado que es responsable de contribuir. También puede que abarque sanciones por la falta de pago de las contribuciones.

Los Estados deben, asimismo, asegurarse que la legislación nacional se actualiza de acuerdo con las enmiendas de las cuantías de limitación hechas en 2003, y que estipula que tribunales nacionales tienen jurisdicción para admitir demandas de indemnización en virtud de los Convenios.

El Fondo de 1992 y, si procede, el Fondo Complementario, proporciona indemnización adicional cuando la cuantía pagadera por el propietario del buque y su asegurador es insuficiente para cubrir todos los daños. Las cuantías máximas de indemnización pagaderas por el asegurador del propietario del buque y por los FIDAC fueron fijadas por los gobiernos que aprobaron los tratados internacionales pertinentes en las Conferencias Diplomáticas. Al 1 de febrero de 2012, la cuantía máxima de indemnización pagadera por cada siniestro era 203 millones de Derechos Especiales de Giro (DEG) del Fondo Monetario Internacional que equivalen aproximadamente a US\$ 314 millones, con hasta 89,7 millones DEG (US\$ 139 millones) cubiertos por el propietario del

buque en virtud del CRC de 1992, para los siniestros que cubre el Fondo de 1992 y 750 millones DEG (aproximadamente US\$ 1 162 millones) para los siniestros que además están cubiertos por el Fondo Complementario. Todavía existe un Fondo anterior el Fondo de 1971 pero está en vías de liquidación y no cubre los siniestros ocurridos después del 24 de mayo de 2002.

Desde su creación el Fondo de 1992 y el anterior Fondo de 1971 han intervenido en 143 siniestros de proporciones diversas en todo el mundo. En la gran mayoría de los casos todas las reclamaciones se han acordado extrajudicialmente. Hasta la fecha no han ocurrido siniestros en los que haya intervenido, o sea probable que intervenga, el Fondo Complementario.

La gran mayoría de los Estados marítimos son miembros de los FIDAC.

2 Cobertura

Cualquiera que haya padecido daños debidos a la contaminación en un Estado Miembro del Fondo de 1992, ocasionados por hidrocarburos transportados por un petrolero puede reclamar indemnización al propietario del buque/asegurador, al Fondo de 1992 y si procede al Fondo Complementario. Esto se aplica a personas, empresas, administraciones locales y Estados.

Para tener derecho a recibir una indemnización los daños deben ser resultado de la contaminación por hidrocarburos y haber ocasionado una pérdida económica cuantificable. El demandante debe poder fundamentar la cuantía de

su perdida o daños facilitando los libros de contabilidad u otras pruebas pertinentes

Un siniestro de contaminacion ocasionada por hidrocarburos puede dar lugar en general, a reclamaciones por daños de cinco tipos

- Daños materiales
- Costes de operaciones de limpieza en el mar y en tierra
- Perdidas economicas de pescadores o de aquellos que se dedican a la maricultura

Perdidas economicas en el sector del turismo y

- Costes por restauracion del medio ambiente

La evaluacion de las reclamaciones contra el Fondo de 1992 se efectua conforme a criterios estipulados por los gobiernos de los Estados Miembros. Estos criterios que se aplican a los tres Fondos se exponen en el Manual de Reclamaciones del Fondo de 1992 que es una guia practica para la presentacion de reclamaciones de indemnizacion.

En varios siniestros importantes los FIDAC y el asegurador del propietario del buque han colaborado para establecer una oficina de reclamaciones local en el pais donde ocurrio el derrame de hidrocarburos. Esto ha facilitado la tramitacion de un elevado numero de reclamaciones. Segun la indole de las reclamaciones

los FIDAC emplean peritos en los distintos campos para prestar asistencia en la evaluacion de las mismas

3 Financiamiento

Los FIDAC se financian mediante contribuciones pagadas por toda entidad que haya recibido en el año civil pertinente mas de 150 000 toneladas de hidrocarburos sujetos a contribucion (es decir crudos y/o fueloil pesado) en puertos o instalaciones terminales de un Estado Miembro tras su transporte maritimo

La recaudacion de contribuciones se basa en informes sobre las cantidades de hidrocarburos recibidas por los distintos contribuyentes, que los gobiernos de los Estados Miembros deben presentar cada año a la Secretaria. Estas cantidades se utilizan como base de la recaudacion, calculada para proporcionar las sumas suficientes para administrar los Fondos y pagar las reclamaciones aprobadas por los organos rectores

C El Protocolo de Kioto y el Cambio Climatico

Es un protocolo de la Convencion Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climatico (CMNUCC) y un acuerdo internacional que tiene por objetivo reducir las emisiones de seis gases de efecto invernadero que causan el calentamiento global: dióxido de carbono (CO₂), gas metano (CH₄) y óxido nítrico

(N₂O) además de tres gases industriales fluorados hidrofluorocarburos (HFC), perfluorocarbonos (PFC) y hexafluoruro de azufre (SF₆) en un porcentaje aproximado de al menos un 5 %, dentro del periodo que va de 2008 a 2012 en comparación a las emisiones a 1990

Por ejemplo si las emisiones de estos gases en 1990 alcanzaban el 100 %, para 2012 deberán de haberse reducido como mínimo al 95 %. Esto no significa que cada país deba reducir sus emisiones de gases regulados en un 5 % como mínimo sino que este es un porcentaje a escala global y por el contrario, cada país obligado por Kioto tiene sus propios porcentajes de emisión que debe disminuir la contaminación global

El protocolo fue inicialmente adoptado el 11 de diciembre de 1997 en Kioto, Japón pero no entró en vigor hasta el 16 de febrero de 2005. Estados Unidos, mayor emisor de gases de invernadero mundial no ha ratificado el protocolo

La decimoctava Conferencia de las Partes (COP 18) sobre cambio climático ratificó el segundo periodo de vigencia del Protocolo de Kioto desde el 1 de enero de 2013 hasta el 31 de diciembre de 2020

La duración de este segundo periodo del Protocolo será de ocho años con metas concretas al 2020, cuando entrara en vigor el nuevo Acuerdo del clima suscrito en París, Francia dentro del marco de la COP 21 en diciembre de 2015. Sin embargo todo este proceso ha demostrado un débil compromiso de los países

mas industrializados, tales como Estados Unidos Rusia Japon y Canada los cuales decidieron no respaldar la prorroga

Consciente de este compromiso el Comite de Proteccion del Medio Marino de la OMI, adopto en su 63º periodo de sesiones un importante numero de Directrices con el fin de permitir la implantacion uniforme de las medidas obligatorias relativas al incremento de la eficiencia energetica y la reduccion de los gases de efecto invernadero (GEI) procedente del transporte maritimo internacional

D La OMI y su papel ante el cambio climatico

El debate sobre la seguridad y la sostenibilidad energeticas esta estrechamente vinculado con el que se desarrolla para hacer frente al desafio del cambio climatico puesto que puede considerarse que la energia es tanto la causa del problema como su posible solucion Las emisiones de carbono provenientes del transporte maritimo internacional resultan de la quema de combustible pesado en las calderas de los buques

Por consiguiente encarar la cuestion del combustible maritimo, por ejemplo mediante soluciones tecnologicas u operacionales e instrumentos economicos u otras medidas que proporcionen incentivos o disuasivos, podria contribuir a reducir las emisiones y por lo tanto a resolver el problema de las emisiones de carbono

Sin embargo unos calculos recientes de la AIE indican que las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) aumentaron en una cantidad record en 2009 hasta llegar a la mayor produccion de carbono en la historia lo cual pone en peligro la posibilidad de alcanzar niveles gestionables de concentracion de carbono (Harvery 2011)

La AIE estima que para que el mundo mitigue las peores repercusiones del cambio climatico las emisiones anuales vinculadas con la energia no deberian exceder de 32 Gt en 2020 Si se continua con el nivel de emisiones de 2010 dicho limite se excederia con nada menos que nueve años de anticipación (Blair 2011)

Al igual que otros sectores de la economia el transporte maritimo internacional enfrenta un doble desafio relativo al cambio climatico Esta actividad depende en gran medida del petroleo para la propulsion y genera al menos el 3% de las emisiones mundiales de carbono la Organizacion Maritima Internacional (OMI) preve que dichas emisiones se triplicaran antes de 2050

El transporte maritimo es actualmente tema de negociaciones con los auspicios de la OMI y de la Convencion Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climatico Los debates actuales se orientan por una serie de propuestas tendientes a introducir diversas medidas que podrian contribuir a reducir las emisiones de carbono provenientes del transporte maritimo internacional Las medidas pertinentes que se examinan incluyen instrumentos operativos y

tecnológicos así como medidas basadas en el mercado tales como un plan de comercialización de emisiones y un gravamen sobre el combustible marítimo

Sin embargo, el transporte marítimo internacional y más en general todo el transporte marítimo, enfrentan el problema de adaptarse a las repercusiones actuales y potenciales del cambio climático

Se está prestando mucha atención al efecto de los factores del cambio climático tales como la elevación del nivel del mar y los eventos climáticos extremos en el transporte marítimo especialmente los puertos que son los nudos cruciales de las cadenas mundiales que vinculan a compradores y vendedores, importadores y exportadores, y productores y consumidores ⁹

En un estudio reciente se ha calculado que en la hipótesis de una elevación de 0,5 m del nivel del mar para 2050, el valor de los bienes en situación de riesgo en 136 mega ciudades portuarias llegaría a 28 billones de dólares¹⁰ Por lo tanto este desafío es de envergadura y resulta fundamental fomentar el conocimiento y la comprensión de los efectos del cambio climático en el transporte marítimo y las necesidades conexas de adaptación que incluyen las de índole financiera

⁹ **INTERNATIONAL FINANCE CORPORATION (IFC)** Climate Risk and Business Ports Terminal Marítimo Muelles el Bosque Cartagena Colombia 2011

¹⁰ **LENTON T, FOOTITT A., DLUGOLECKI A** Major Tipping Points in the Earth's Climate System and Consequences for the Insurance Sector World Wide Fund for Nature (WWF) and Allianz Alemania 2009

1 Exigencias del Anexo VI del Convenio MARPOL

La historia de este Anexo comienza cuando el Comité de Protección del Medio Marino (CPMM MEPC en inglés) a mediados de la década de los ochenta estudio la calidad del fuel oil en relación al estudio del Anexo I y, de paso también abordó el tema de la contaminación atmosférica

En 1990 Noruega presentó una visión general de esta contaminación al MEPC que planteaba lo siguiente

- Emisiones de SOX desde buques dichas emisiones se han estimado entre 4 5 y 6,5 millones de toneladas por año o sea, 4% de las emisiones mundiales
- Emisiones de NOX desde buques se han estimado en unos 5 millones de toneladas al año o sea un 7% del total mundial
- Emisiones de CFC desde buques se estima que son entre 3 000 a 6 000 toneladas, esto es entre el 1% y el 3% anual de emisiones
- Emisiones de halones desde buques se estiman entre 300 y 400 toneladas o sea, un 10% del total

A partir de estos antecedentes en el año 1991 y al proyecto elaborado por un grupo de trabajo se adoptó la resolución OMI A 719 (17). Esta resolución pidió al MEPC que redactara un proyecto de nuevo Anexo al MARPOL 73/78 (Anexo VI) sobre la prevención de la contaminación atmosférica, el cual fue adoptado definitivamente en la Conferencia celebrada entre el 15 y el 26 de septiembre del año 1997, mediante un Protocolo, que además llamaba a los gobiernos a

- Prohibir el uso de CFCs en sistemas fijos de refrigeración, acondicionamiento de aire y en aislamientos a bordo de buques construidos después del 6 de noviembre de 1992
- Prohibir el uso de halones en sistemas nuevos de extinción de incendios en los buques después del 1 de julio de 1992
- Reducir las emisiones de NOX y SOX

Este Protocolo entró en vigor el 19 de mayo de 2005, 12 meses después de que Samoa sea el decimoquinto Estado en ratificar el Convenio, con lo cual este instrumento cubrió al 55,57% del tonelaje mundial de buques mercantes y pasó a ser el Anexo VI con el nombre de 'Regulaciones para la Prevención de la Contaminación Atmosférica por Buques'. Entre las principales reglamentaciones tenemos

A. Sustancias reductoras del ozono: está prohibida cualquier emisión intencionada que ocurran durante el mantenimiento, servicio, reparación o eliminación de

sistemas o equipos excepto cuando hayan liberaciones mínimas asociadas con la recuperación o reciclado de una de estas sustancias. Las fugas serán reguladas por este Anexo, sean o no voluntarias. En todas las instalaciones nuevas están prohibidas las sustancias que se detallan en el anexo excepto aquellas que contienen HCFCs, los que están permitidos hasta el 1 de enero de 2020.

Al ser removidas desde los buques las sustancias reductoras del ozono y los equipos que las contienen serán entregadas en tierra para lo que se facilitará su recepción apropiada. Para esto cada Parte del Protocolo de 1997 se compromete a entregar facilidades para recibir sustancias reductoras del ozono y equipos que contengan dichas sustancias sin causar demoras excesivas a los buques.

B. Óxidos de azufre: el porcentaje de azufre en cualquier combustible usado a bordo de buques no excederá 4.5% m/m, para lo que el promedio mundial de azufre contenido en el combustible residual será monitoreado. Dentro de las áreas de control de emisión de SOX, el contenido de azufre del combustible usado a bordo de buques no será mayor de 1.5% m/m o en caso contrario deberá ser utilizado cualquier método tecnológico de limpieza de los gases de escape para motores de propulsión principal y auxiliar aprobado por la Administración. El peso total de las emisiones de dióxidos de azufre será como máximo 6.0 gSOX/kW-h.

Los desechos derivados del uso de tales equipos serán descargados solo si son documentados informando que no provocan impacto adverso sobre los

ecosistemas de puertos cercados' puertos o estuarios basado en criterios del Estado del Puerto comunicados a la Organizacion, la que lo circulara a todas las Partes de la Convencion

Esta permitido que los buques usen combustibles de porcentaje de azufre mayor a 1.5% antes de entrar a las areas de control de SOX pero deberan dejar suficiente tiempo para que el sistema de servicio de combustible sea limpiado completamente previo a la entrada al area de control para en esa area usar solo aquellos que cumplan el limite de azufre. Todos los datos deberan ser registrados en la bitacora de maquinas tales como el volumen de los estanques de combustible bajo en azufre y la fecha hora y posicion del buque cuando se complete cada operacion de cambio de combustible

Durante los 12 meses despues de la entrada en fuerza del Protocolo (19 de mayo de 2006) o de una enmienda al presente Protocolo para designar un area especifica de control de emision de SOX no es obligatorio que los buques que ingresen a una de estas areas ocupen combustibles bajo 1.5% m/m de azufre y se registren solo por el limite de 4.5% m/m

C. Compuestos organicos volatiles. El control que se realice de estas sustancias variara dependiendo de en que instalaciones se realice, ya que cada Parte designara los parametros bajo las cuales realizara dicho control habiendo notificado al menos 6 meses antes de la fecha efectiva del control a la

Organización sobre el tamaño del buque tanque a ser controlado, las cargas que necesiten sistemas de control de emisión y la fecha efectiva de cada control.

Los sistemas para realizar el control de emisiones aprobados por el Gobierno respectivo en puertos o terminales deben tener en cuenta los estándares de seguridad desarrollados por la Organización, estándares que también debe cumplir el sistema colector de vapores que los buques tanques que están sujetos a dicho control deben tener obligatoriamente y dentro de un plazo máximo de 3 años desde la fecha efectiva, el sistema debe ser usado durante las faenas de cargamento de dicha carga. La utilización de métodos de control de emisiones de vapores usados en puertos o terminales deben ser operados de forma segura evitando excesivas demoras al buque.

D. Incineración a bordo: se permitirá sólo en un incinerador a bordo, excepto cuando se trate de agua de sentinas y de residuos de hidrocarburos generados durante la operación normal del buque que se podrán incinerar en calderas o la planta de poder principal o auxiliar, pero sólo fuera de puertos y estuarios. Está prohibida la incineración de las siguientes sustancias:

- Restos de carga producto de la aplicación de los Anexos I, II y III de esta Convención, incluyendo a, por ejemplo, residuos de hidrocarburos, residuos de sustancias nocivas líquidas a granel, mezclas de sustancias nocivas líquidas a granel, materiales contaminantes embalados relacionados a los anteriores.

Bifenilos policlorados (PCBS) para mayor informacion se recomienda

- Basuras que contengan mas que rastros de metales pesados como las que se indican en el Anexo V
- Productos refinados del petroleo que contengan compuestos halogenados
- Policloruro de vinilo (PCVS) que estan permitidos en incineradores que cuenten con el Certificado IMO de Aprobacion Tipo

La temperatura de la camara de combustion sera diseñada para que alcance 600° C dentro de 5 minutos despues de encendida y en el escape debera estar entre 850 y 1 200° C esta temperatura siempre sera monitoreada en el ducto de escape y cuando se detecte que esta bajo los 850° C el incinerador no sera alimentado de basura Para operar dentro de estos limites todos los buques con incineradores sujetos a esta Regla poseeran un manual de operacion del fabricante Esta Convencion permite el desarrollo instalacion y operacion de diseños tecnicos alternativos a bordo siempre que se encuentren dentro de los requerimientos de la Regla 16 del Anexo VI del MARPOL 73/78

Nada en la Regla 16 del Anexo VI afecta los requerimientos de la Convencion sobre la Prevencion de la Polucion Marina por Eliminacion de Aguas y Otras Materias de 1972, enmendado por el Protocolo de 1996

En lo concerniente a la contaminación atmosférica y su contribución a la reducción de emisiones y mitigar los efectos del cambio climático la OMI adoptó un marco de eficiencia energética obligatorio para los buques que operan internacionalmente, que entró en vigor como un 'paquete' el 1 de enero de 2013, en virtud del Anexo VI del Convenio Internacional para la prevención de la contaminación por los buques (MARPOL). La aplicación efectiva contribuyó al fortalecimiento de los requisitos de eficiencia energética para los tipos de buques responsables de aproximadamente el 85% de dióxido de carbono (CO₂) procedentes del transporte marítimo internacional y en conjunto representan el primer régimen global obligatorio para la reducción de emisiones de CO₂ en todo sector de la industria.

En su 67ª reunión en octubre, el Comité de Protección del Medio Marino de la OMI aprobó el Tercer OMI sobre los GEI Estudio 2014 proporcionando estimaciones de emisiones actualizadas de gases de efecto invernadero procedentes de los buques. De acuerdo con las estimaciones que se presentan en este estudio, el transporte marítimo internacional emitió 796 millones de toneladas de CO₂ en 2012, es decir, alrededor del 2,2% del total de las emisiones globales de CO₂ de ese año. En cambio, en 2007, antes de la recesión económica mundial, se estima que el transporte marítimo internacional había emitido 885 millones de toneladas de CO₂, es decir, 2,8% del total de las emisiones globales de CO₂ de ese año. Lo cual indica claramente, el impacto que las medidas antes citadas han tenido en el sector y su contribución eficiente y efectiva con la reducción de emisiones producto del transporte marítimo internacional.

Estos porcentajes son aun mas significativos si se considera que el transporte maritimo es el pivote del comercio mundial siendo la via de transporte de mas de un 80% de las mercaderias que se mueven en el planeta y por lo tanto proporciona un servicio vital para el desarrollo economico y la prosperidad mundial Sin referencia a los resultados de este nuevo estudio seria extremadamente dificil para la OMI demostrar la mejora constante y continua en la eficiencia energetica de los buques resultantes de la introduccion de las medidas tecnicas y operacionales obligatorias globales De hecho, incluso con estas medidas las previsiones de los GEI del Tercer Estudio de la OMI estiman que en 2050 las emisiones de CO₂ procedentes del transporte maritimo internacional es probable que aumenten entre un 50% y 250%

Para garantizar una aplicacion adecuada y efectiva y el cumplimiento de la nueva normativa de eficiencia energetica en todo el mundo, la OMI tambien se ha centrado sus esfuerzos en la cooperacion tecnica y la creacion de capacidad, emprendiendo una serie de talleres sobre la aplicacion de las medidas para hacer frente a las emisiones de los combustibles utilizados por el transporte maritimo internacional Ademàs, el Grupo de Trabajo Ad Hoc de Expertos sobre Facilitacion de la transferencia de tecnologia para buques ha hecho avances significativos en la promocion de la cooperacion tecnica y transferencia de tecnologia relativa a la mejora de la eficiencia energetica de los buques

Igualmente a través del Programa de Desarrollo de las Naciones Unidas (PNUD) la OMI ha presentado un documento de proyecto para su aprobación final al Fondo para el Medio Ambiente Mundial (FMAM) para un proyecto titulado "La transformación de la industria del transporte marítimo mundial hacia un futuro de bajo carbono a través de una mayor eficiencia energética". Después de haber recibido el apoyo y el compromiso de diez países para el piloto principal de este proyecto se espera su implementación mundial en dos años lo que ayudara a los países en desarrollo en la aplicación de las medidas de eficiencia energética adoptadas por la OMI que se inició a principios de 2015.

E Responsabilidades y compromiso del Estado Panameño

El Estado Panameño como registro de buques líder a nivel mundial, se encuentra comprometido a brindar a sus usuarios un servicio expedito, eficiente y seguro, además de reforzar su compromiso como Administración seria y responsable con la comunidad marítima internacional en el cumplimiento de las disposiciones de la OMI relativas a la prevención de la contaminación por hidrocarburos y la protección del medio marino por lo cual debe asegurar los medios suficientes para hacerle frente a cualquier eventualidad que de este tipo se presente dentro de los buques de su Marina Mercante alrededor del mundo.

En ese sentido con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982, el cual fue adoptada por Panamá mediante la Ley 38 de 4 junio de 1996, se establece que los Estados tomarán todas las medidas que sean

necesarias para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino, asimismo, el artículo 235 de dicha Convención que preve que a fin de asegurar una pronta y adecuada indemnización de todos los daños resultantes de la contaminación del medio marino, los Estados cooperaran en el ulterior desarrollo de las normas de Derecho internacional pertinentes

En ese contexto, Con la adopción del Convenio MARPOL 73/78 por la República de Panamá mediante la Ley 17 de 1981 y el anexo VI con la Ley 30 de 2003 se adquirió el compromiso de prevenir la contaminación de los mares a causa de hidrocarburos y de prevenir la contaminación por otras sustancias, al igual que la contaminación atmosférica en ese orden de ideas el fuerte incremento del transporte mundial de petróleo y sus derivados y por otra parte los accidentes ocurridos desde los años 60 hasta la fecha, con consecuencias ambientales muy graves y catastróficas, obligaron a la comunidad internacional por intermedio de la Organización Marítima Internacional (OMI) a adoptar toda una serie de reglamentaciones adicionales encaminadas a indemnizar a los países afectados por estas calamidades

Por otro lado, el primer marco jurídico dado a la responsabilidad civil por daños por la contaminación de las aguas de mar causados por derrames de hidrocarburos fue el CLC 1969, aplicable a buques tanque, el cual fue ratificado por la República de Panamá y el Convenio Internacional sobre Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños causados por la

contaminación de Hidrocarburos de 1971 (Convenio del Fondo 1971) ambos ratificados por la República de Panamá mediante la ley 96 del 15/12/98 en lo concerniente a los otros tratados en la actualidad se hacen ingentes esfuerzos para ratificar dichos instrumentos Internacionales a fin de cubrir dichos riesgos

Con respecto a la contaminación atmosférica la República de Panamá adoptó el Protocolo de Kioto mediante la Ley 88 de 1998 y se encuentra participando en las negociaciones del segundo periodo de compromiso que entrara en vigor hasta el 2020 cuando entre a regir el nuevo Acuerdo del clima de París reafirmando su compromiso al aprobar la Enmienda de Doha mediante la ley 38 de 3 de junio de 2015

La Conferencia de las Partes de la Convención Marco de Naciones Unidas para el Cambio Climático de Diciembre de 2015 (COP21), por medio de su decisión 1CP/21 reitera su invitación a todas las Partes, que todavía no lo hayan hecho a que comuniquen a la Secretaría sus Contribuciones Nacionalmente Determinadas (NDC) a nivel nacional para alcanzar el objetivo de la Convención enunciado en su artículo 2 lo antes posible, de un modo que aumente la claridad transparencia y comprensión de las NDC En este contexto, Panamá analiza el potencial de mitigación nacional y posibles medidas para la implementación de políticas en los sectores Energía y Uso de la Tierra, Cambio de Uso de la Tierra y Silvicultura (UT-CUTS), y formula sus NDCs a la mitigación del Cambio Climático, tomando en consideración sus circunstancias nacionales y las emisiones históricas

El Estado panameño por medio de la ley 8 del 25 de marzo de 2015 reconoce que el cambio climático como una amenaza global importante en materia ambiental que incide en la población los ecosistemas y todos los sectores productivos de la economía así como también reconoce su responsabilidad común pero diferenciada de participación en la estabilización de las concentraciones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) en la atmósfera a un nivel que impida interferencias antropogénicas peligrosas en el sistema climático global

Todo lo anterior aunado al reconocimiento y respaldo a la OMI como el organismo indicado para regular el desarrollo y la aplicación de medidas técnicas y operativas obligatorias para los buques así como el más competente para continuar desarrollando medidas y un régimen de control para la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero proveniente de los buques, y del cual siendo Panamá el registro de buques líder a nivel mundial y miembro de la categoría A de la OMI reafirma nuestro compromiso como Administración marítima seria y responsable mediante la adopción y el cumplimiento de estas normativas internacionales que ha implementado la OMI para regular el sector marítimo mundial como una contribución valiosa y significativa con las expectativas globales de mitigación del cambio climático

CONCLUSIONES

- 1 Es indudable la importancia que para la comunidad marítima internacional ha representado el hecho del surgimiento de la OMI y su papel trascendental como foro internacional donde los Estados presentan y dirimen las variadas problemáticas del vertiginoso, cambiante e incesante mundo marítimo lo cual ha permitido regular la materia de la seguridad marítima mediante la elaboración de una serie de Convenios, Códigos y documentos conexos en aras de una navegación mucho más segura
- 2 Si bien es cierto el tráfico y el comercio marítimo internacional son los pivotes que mueven la economía mundial, los mismos no pudieran existir sin un marco regulatorio que salvaguarde la protección de la vida humana en el mar, la seguridad de la navegación, la prevención de la contaminación y la protección del medio marino e indudablemente un sistema de responsabilidad e indemnización que resarza a los perjudicados ante un evento o suceso de contaminación
- 3 Eventos trascendentales como el hundimiento del Titanic, Exxon Valdez, Erika, Herald of Free Enterprises y el Prestige han conmocionado la opinión pública y han movido a la comunidad marítima internacional a que dentro del seno de la OMI se hayan elaborado Convenios tales como el SOLAS, que es considerado la madre de todos los convenios ya que del mismo se derivan toda una serie de Códigos Técnicos, que regulan tipos de buques especializados tales como los quimiqueros, gaseros y graneleros,

que son un segmento importante dentro del desarrollo industrial científico y comercial del mundo en que vivimos

- 4 La Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS) es un Organismo internacional especializado que brinda no solo aportes de tipo técnico sino que además, en base a su experiencia y gran capacidad producto de años de experiencia en el sector marítimo apoyan decididamente y valiosamente la labor de la Organización Marítima Internacional (OMI) no solamente aportando en la elaboración de la normativa internacional sino que además colaborando con normas que permitan una adecuada y homologada interpretación y por ende aplicación uniforme de los preceptos contenidos en dichos instrumentos internacionales
- 5 Cabe mencionar que la labor normativa desarrollada por las sociedades de clasificación, y especialmente la IACS en relación con aspectos técnicos, constructivos y de seguridad marítima de los diferentes tipos de buques que clasifican no es de ningún modo, una labor estática. Al contrario el desarrollo normativo que se realiza es completamente dinámico adaptándose día a día y asimilando los resultados de las múltiples investigaciones y estudios que se realizan. Por tanto, la normativa se encuentra cada vez más actualizada y en constante revisión para garantizar la modernidad y contemporaneidad de los estándares que se aplican y los procedimientos que recogen

- 6 La Republica de Panama como pais lider de abanderamientos a nivel mundial y como miembro distinguido de la categoria A del Consejo de la Organizacion Maritima Internacional (OMI), esta profundamente comprometido como administracion maritima seria y responsable con la adopcion y cumplimiento de los distintos convenios internacionales maritimos sobre los aspectos citados supra y esto es asi, porque al contar con mas de 9,000 buques abanderados bajo nuestro pabellón, surge indudablemente una responsabilidad ante nuestros clientes o usuarios de brindar un servicio de calidad basado en el cumplimiento ineludible de las responsabilidades como Estado de abanderamiento rector de puerto y ribereño
- 7 El compromiso antes mencionado fue demostrado fehaciente y evidentemente en diciembre del 2008 cuando la Republica de Panama, aprobo satisfactoriamente el auditio voluntario al cual fue sometido por la OMI dentro del programa internacional de audits voluntarios a sus Estados miembros para constatar el cumplimiento de las responsabilidades inherentes a los distintos convenios internacionales a los cuales se han suscrito los distintos Estado y en el que la Republica de Panama aprobo de manera satisfactoria
- 8 La Republica de Panama, al no contar con los recursos tecnicos ni humanos para poder cubrir la demanda de sus mas de 9 000 barcos

registrados en su bandera ha delegado en distintas Organizaciones Reconocidas la potestad de realizar reconocimientos y emitir certificaciones estatutarias en nombre del Estado panameño lo que indudablemente, implica una gran responsabilidad, ya que estas Organizaciones deben cumplir con toda una serie de requisitos y parametros que establece la administracion panameña e igualmente, tiene la facultad de supervisar y auditar la labor que realizan esta compañías

9 La Republica de Panama por medio de la Direccion de Marina Mercante de la Autoridad de Panama por mandato de la Ley tiene un programa anual de inspecciones conocidas como inspecciones ASI, asi como un regimen de inspecciones en atencion a edad o tipo de buques en concordancia con los distintos convenios internacionales suscritos, igualmente mantiene un programa de capacitacion constante de sus inspectores y ha implementado un sistema moderno denominado Pelemarine que colabora grandemente con la labor de los inspectores y permite un mejor y mas eficiente trabajo

10 La Administracion maritima panameña a fin de adecuarse a los cambios crecientes e incesantes dentro de la legislacion que regula el sector maritimo ha implementado toda una gama de medidas tales como la modernizacion de la legislacion maritima nacional, con la aprobacion de la Ley general de marina mercante, la Ley de comercio maritimo y la Ley sobre puertos abriendo el compas para que nuevas inversiones en el

sector marítimo y portuario se materialicen en nuestro país y promoviendo aun más el desarrollo del sector marítimo panameño

- 11 Un tema de gran importancia y relevancia en este competitivo mundo marítimo es el aspecto técnico en donde la Administración marítima panameña, implementó la apertura de oficinas técnicas de seguridad (SEGUMAR) en Tokio, Pireos, Singapur, Nueva York, asimismo adoptó un programa de depuración de la flota y el incremento de medidas técnicas para eliminar las detenciones en los distintos Memorandos de Entendimiento de los buques de nuestra bandera lo cual se vio reflejado en nuestro posicionamiento en las listas blancas de los MOUS de París y Tokio y adicionalmente con la capacitación y especialización constante de un personal comprometido con brindar un servicio de calidad como bandera de excelencia

RECOMENDACIONES

El mundo de la actividad marítima es sumamente cambiante los cambios y avances científicos y tecnológicos están a la orden del día y por ende los Convenios marítimos internacionales deben y en efecto van acorde con estos cambios, lo que implica para los Estados y en particular para el caso de Panamá una participación activa dentro del foro de la OMI para supervisar de primera mano estos cambios y que los mismos sean consonos con la realidad sobre la base de argumento fehacientes y contundentes y que no representen prácticas comerciales o discriminatorias de algunos sectores que por antonomasia han sido detractores de los registros abiertos catalogándolos peyorativamente como banderas de conveniencia cuando en la práctica la República de Panamá ha demostrado con creces que somos un registro abierto líder a nivel mundial como bandera de excelencia por ende, urge mantener una supervisión constante en los distintos foros internacionales a fin de participar activamente en la discusión, análisis y elaboración de los distintos instrumentos internacionales que rigen la actividad marítima

Del mismo modo la participación efectiva de la Autoridad Marítima de Panamá no solo debe estar presente en el ámbito internacional sino también a nivel interno de manera que recomendamos la materialización completa de toda su competencia en el área marítima incluyendo las facultades legales en materia del examen, estudios, evaluaciones, construcciones, explotaciones y sus consecuentes contratos de concesiones de puertos y canales a lo largo y ancho del país delimitándose con propiedad jurídica la competencia real,

particularmente la Autoridad marítima de Panamá y la Autoridad del Canal de Panamá

Finalmente recomendamos igualmente que los humildes aportes contenidos en el presente Trabajo de Graduación sean del conocimiento de la mayoría de los participantes y usuarios del comercio marítimo nacional e internacional, para lo cual puede ser oportuno y conveniente su inserción para tales fines en la Web de la Autoridad Marítima de Panamá

BIBLIOGRAFIA

LIBROS (Fuentes Primarias)

Alderton, R M , "Sea Transport Operation & Economics" London 1973 pags 139-9

BAENA, Josep, El Transporte Maritimo Internacional 1ra Ed Fundacion EMI-Manresa/Marge Books 08026 Barcelona España 2002

BERNAL, Cesar Augusto, "Metodologia de la Investigacion para la Administracion y Economia", Santa Fe, Bogota, Pearson Educacion de Colombia 2000 Pag 95

BLAIR D Price Rises Wipe Out Bids to 'Cut Fuel Subsidies' Financial Times y Hargreaves H (2011) Oil Price Spike Speculators Arent t to Blame' CNN Money 2011

BRAEKUS & REIN, 1988 (3ª ed), Handbook on P & I Insurance, Arrendal Gard p 38

DE LARRUCEA, Jaime Rodrigo Régimen Juridico de la Seguridad en Buques Graneleros (Bulkcarriers Maritime Safety Legal Aspects) Universidad Politecnica de Cataluña España, 2009

DE RUBERTIS, A., *La sicurezza dell navigazione e la salvaguarda de la vita umana in mare.* Ventimiglia Ed., Livorno. 1984.

DOCUMENTOS BÁSICOS DE LA OMI. Volumén I. Edición 2004.

DOVER, V., *“A handbook to Marine Insurances”.* London, 1975.

*Sobre aspectos técnicos de los bulk carriers, ver con carácter general: EWART W.D., *Bulk Carriers* ed. Fairplay Londres 1983; *Bulk Handling & Transport.* Publicación de la Conferencia de Rotterdam Junio 1977, ed. Cargo Systems Londres 1977; BUSTABAD A. *El Bulkcarrier en la práctica,* ed. Urmo Bilbao 1980.

FERNÁNDEZ, Gabriel, *Comparación en el Ámbito Técnico de los principales Registros de Naves Competidoras con Panamá.* Panamá. 2007.

GARRONE, José Alberto. *Diccionario Jurídico Abeledo Perrot.* Tomo I. Buenos Aires. Abeledo Perrot. 1986.

GIACHINNI P., *Evoluzione della normativa internazionali ed europee in materia del sixurazze de trasporto di mare.* STIMA, Livorrno, 2004, pag.11.

HART S , Recompensas y sanciones Conservacion mundial la revista de la union mundial para la naturaleza Enero 2007 pag 22 y 23

HARVERY F Worst Ever Carbon Emissions Leave 'Climate on the Brink' The Guardian www.guardian.co.uk 2011

IACS, Common Structural Rules for Bulk Carriers, publicado en la pagina web www.iacs.org.uk/publications (Julio 2008)

IACS, Common Structural Rules for Double Hull Oil Tankers, publicado en la pagina web www.iacs.org.uk/publications (Julio 2008)

IACS, Formal Safety Assessment for Bulk Carriers, Fore-end watertight integrity (Report submissions to MSC 74th Session February 20th 2001), publicado en la pagina web www.iacs.org.uk/publications (Julio 2008)

INSTITUTO MARÍTIMO ESPAÑOL **Economia del Sector Maritimo** Cyan, Proyectos y producciones Editoriales 2008 España

LLOYD'S OF LONDON PRESS LTD , Ship Registration 2nd Edition 1994

MANCA P "International Maritime Law, Antwerpen", 1970 pag 351 citado por Hill Prados, Ma Concepcion "Los Clubs de Proteccion e Indemnización

en el Campo del Seguro Marítimo”, J M Bosch Editor S A 1992 Barcelona
pag 121

Ver OMI Código IMDG Código Internacional de Mercancías Peligrosas Volumen
1 Edición 2006

**ORGANIZACIÓN MARITIMA INTERNACIONAL, Código Marítimo Internacional
de Mercancías Peligrosas, incluida la Enmienda 36-11 — Edición de 2011**
OMI, Londres (2011)

ORGANIZACIÓN MARITIMA INTERNACIONAL, Convenio SOLAS Edición
2009

**ORGANIZACIÓN MARITIMA INTERNACIONAL, Convenio internacional sobre
líneas de carga 1966** Edición 2009

**ORGANIZACIÓN MARITIMA INTERNACIONAL, Convenio sobre el reglamento
internacional para prevenir los abordajes, 1972 (COLREG)** Edición 2009

**ORGANIZACIÓN MARITIMA INTERNACIONAL, Resolución A 974 (24) Marco
y procedimientos para el plan voluntario de auditorías de los Estados
miembros de la OMI** Adoptada el 1 de diciembre de 2005

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, Resolución A.739 (18).
Directrices relativas a la autorización de las organizaciones que actúen en
nombre de la administración. Adoptada el 4 de noviembre de 1993.

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, Resolución A.1054 (27).
Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI,
2011. Adoptada el 30 de noviembre de 2011.

PEREZ, MARTA MARÍA y SANZ LARRUYA, JAVIER. INSTITUTO Universitario
 de Estudios Marítimos www.udc.es/iuem

Plan de Acción de la Estrategia Marítima Portuaria Regional
Centroamericana, Autoridad Marítima de Panamá, 2013.

POLO DIEZ, A. “Tradición y Modernismo en el Derecho Marítimo”, Rev.
 Española de Derecho Marítimo. 1966/67.Fasc.5.

RAY, José Domingo: “Derecho de la Navegación”, tomos I y II, Abeledo Perrot,
 Buenos Aires, 1997.Convenio SOLAS. Edición 2009.

RADELET S. y SACHS J. , *Shipping Costs, Manufactured Exports, and*
Economic Growth. Harvard, 1998.

RUIZ SOROA ZABALETA GONZALEZ, *Manual de Derecho del Transporte Marítimo* Ed Servicio central de publicaciones del Gobierno Vasco Vitoria-Gasteiz 1997

STOPFORD, Martin *Maritime Economics*, 2da edition, Routledge Londres 1997 „ Traducido, actualizado y adaptado por ANAVE y publicado en Cuaderno Profesional Marítimo num 228, febrero 2003

LEYES

- **CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR, 1982** Ley 38 del 4/1/96 GO No 23 056 del 12/6/96
- **LEY 55 DE 6 DE AGOSTO DE 2008 SOBRE COMERCIO MARITIMO, G O** 26100 de 7 de agosto de 2008
- **LEY 57 DE 6 DE AGOSTO DE 2008 SOBRE MARINA MERCANTE, G O** 26100 de 7 de agosto de 2008
- **RESOLUCIÓN JD 019 2005, AUTORIDAD MARITIMA DE PANAMA G O** 24 455 de 24 de noviembre de 2005

FOLLETOS

Véase los documentos A/CN 9/WG III/WP80 y A/CN 9/WG III/81, que contienen informacion acerca de la evolucion de los trabajos relativos a la elaboracion del Convenio

SITIOS DEL WEB

www.malaga-port.net/estudios-e-informes.html

www.panamamaritimeconference.com/Portals/.../06%20%20Enrique%20de%20Alba.pdf.

Society of Naval Architects and Marine Engineers, SNAME, www.sname.org.

Society of International Gas Tanker & Terminal Operators Ltd., SIGGTO, www.sigtto.re-invent.net/dnn/.

International Association of Dry Cargo Shipowners, INTERCARGO, www.intercargo.org.

International Chamber of Shipping, ICS, www.marisec.org/ics/index.htm.

International Association of Independent Tanker Owners, INTERTANKO, www.intertanko.com

www.imo.org

